

**PELAKSANAAN PEKERJAAN ASPHALT TRATED BASE
(ATB) PADA FASILITAS SISI UDARA DAN PEMELIHARAAN
DRAINASE FASILITAS SISI DARAT DI BANDAR UDARA
MENTAWAI**

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING I (OJT I)
Tanggal 04 April – 31 Agustus 2023**



Disusun oleh:

SYAHRUL ZANUAR
NIT 30721022

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2023

**PELAKSANAAN PEKERJAAN ASPHALT TRATED BASE
(ATB) PADA FASILITAS SISI UDARA DAN PEMELIHARAAN
DRAINASE FASILITAS SISI DARAT DI BANDAR UDARA
MENTAWAI**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING I (OJT I)

Tanggal 04 April – 31 Agustus 2023



Disusun oleh:

SYAHRUL ZANUAR
NIT 30721022

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2023

LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* I (OJT)

**PELAKSANAAN PEKERJAAN *ASPHALT TRATED BASE*
(ATB) PADA FASILITAS SISI UDARA DAN PEMELIHARAAN
DRAINASE FASILITAS SISI DARAT DI BANDAR UDARA
MENTAWAI**

Oleh

SYAHRUL ZANUAR
NIT. 30721022

Laporan *On the job training* I telah diterima dan disahkan sebagai salah satu
syarat penilaian *On the job training* I

Disetujui oleh:

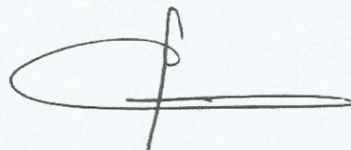
Supervisor

Dosen Pembimbing

ACHMAD ADE Z. A.Md
NIP.19990618 202203 1 011

RANATIKA PURWAYUDHANINGSARI, S.T.
NIP. 19860707 201012 2 004

Mengetahui,
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



YONGKY, A.Md
NIP. 19960721 202203 1 005

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the job training* I telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 21 bulan Agustus tahun 2023 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the job training* I.



RANATIKA PURWAYUDHANINGSARI, S.T., M.T. **ACHMAD ADE Z. A.Md**
NIP. 19860707 201012 2 004 NIP. 19990618 202203 1 011

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Teknik Bangunan dan Landasan

Dr. Ir. SETYO HARIYADI S.P., S.T., M.T. IPM
NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan kasih dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On the job training* (OJT) di Bandar Udara Rokot Sipora, Kab. Kepulauan Mentawai ini dengan baik. Tidak lupa, penulis panjatkan sholawat serta salam kepada Nabi Besar Muhammad SAW, karena Beliau lah yang telah menuntun kita ke jalan yang terang benderang. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the job training* Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI A di Unit Bangunan Landasan Bandar Udara Rokot Sipora, Kab. Kepulauan Mentawai.

Selain itu, Laporan *On the job training* ini juga disusun untuk melaksanakan program studi semester IV bagi Taruna Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI A. Di dalam praktik kerja lapangan ini, penulis juga dilatih untuk dapat menimba pengalaman secara nyata di dalam lingkungan kerja yang sesungguhnya, dan menemukan permasalahan permasalahan yang ada di Bandar Udara Rokot Sipora, Kab. Kepulauan Mentawai. Masalah yang didapatkan sesuai dengan judul laporan tersebut yaitu tentang Pelaksanaan Pekerjaan *Asphalt Trated Base* (ATB) Pada Fasilitas Sisi Udara Dan Pemeliharaan Drainase Fasilitas Sisi Darat Di Bandara Mentawai. Sehingga nantinya dapat memperoleh bayangan bagaimana solusi ke depan mengenai permasalahan yang ada tersebut. Adapun bahan-bahan dalam Laporan OJT ini diperoleh dari pengumpulan data di Bandar Udara Rokot Sipora, Kab. Kepulauan Mentawai dan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh *supervisor*.

Dalam kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada :

1. Allah SWT yang telah memberikan karunia dan nikmat sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan OJT.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Rudi Pitoyo, S. E. selaku Kepala Bandar Udara Rokot Sipora, Kab. Kepulauan Mentawai

4. Abang Yongky, A.Md selaku Kanit Bangland di Bandar Udara Rokot Sipora, Kab. Kepulauan Mentawai.
5. Mas Ade selaku pembimbing dalam pelaksanaan dan penyusunan laporan *On the job training* (OJT).
6. Pak Andri, Pak Deni dan segenap karyawan Adhi Karya & Nindya Karya selaku kontraktor di Bandar Udara Mentawai yang telah memberikan pembelajaran dan pengetahuan tentang pekerjaan sisi darat dan sisi udara selama *On the job training* (OJT).
7. Bu Ranatika Dhaning selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On the job training* (OJT).
8. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
9. Bapak Dr. Setyo Hariyadi S.P, S.T, M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan.
10. Seluruh pegawai, Ukuy, Uni, Abang dan Kakak di Bandar Udara Rokot, Kab. Kepulauan Mentawai.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On the job training* (OJT) ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Kep. Mentawai, Agustus 2023

Penulis,

Syahrul Zanuar

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	1
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Manfaat dan Tujuan.....	2
1.2.1. Manfaat	2
1.2.2. Tujuan	2
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING	3
2.1 Sejarah Singkat.....	3
2.2 Data Umum Lokasi OJT.....	3
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara.....	4
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	4
2.2.3 Jam Operasional.....	4
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	5
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	5
2.2.6 PKP-PK.....	5
2.2.7 Seasonal Availability Clearing	6
2.2.8 <i>Apron, Taxiway, dan Check Location Data</i>	6
2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan, Sistem Kontrol & Rambu.....	7
2.2.10 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	7
2.2.11 <i>Declared Distance</i>	7
2.2.12 <i>Approach and Runway Lighting</i>	8
2.2.13 <i>Other Lighting, Secondary Power Supply</i>	8
2.3 Struktur Organisasi.....	8
BAB III TINJAUAN TEORI	10

3.1	Bandar Udara.....	10
3.3	Deskripsi Jenis Perkerasan	11
3.3.1	Perkerasan Lentur / <i>Flexible Pavement</i>	12
3.3.2	<i>Asphalt Trated Base</i>	13
3.4	Lapis Resap Pengikat Aspal (<i>Prime coat</i>).....	14
3.5	Drainase.....	15
3.5.1	Fungsi dan Tujuan Drainase Bandara	15
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING		17
4.1	Lingkup Pelaksanaan OJT	17
4.1.1	Fasilitas Sisi Udara (FSU).....	18
4.1.2	Fasilitas Sisi Darat (FSD).....	18
4.2	Jadwal Pelaksanaan <i>On the job training</i>	23
4.3	Permasalahan.....	23
4.3.1	Pekerjaan <i>Asphalt Trated Base</i> Pada Fasilitas Sisi Udara	23
4.3.2	Pemeliharaan Drainase Fasilitas Sisi Udara.....	24
4.4	Penyelesaian Masalah.....	24
4.4.1	Pekerjaan <i>Asphalt Trated Base</i> Pada Fasilitas Sisi Udara	24
4.4.2	Pekerjaan Pemeliharaan Drainase Fasilitas Sisi Darat.....	40
BAB V PENUTUP		47
5.1	Kesimpulan.....	47
5.1.1	Kesimpulan Permasalahan	47
5.1.2	Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the job training</i>	47
5.2	Saran.....	48
5.2.1	Saran Permasalahan	48
5.2.2	Saran Pelaksanaan <i>On the job training</i>	48
DAFTAR PUSTAKA		50
LAMPIRAN.....		52

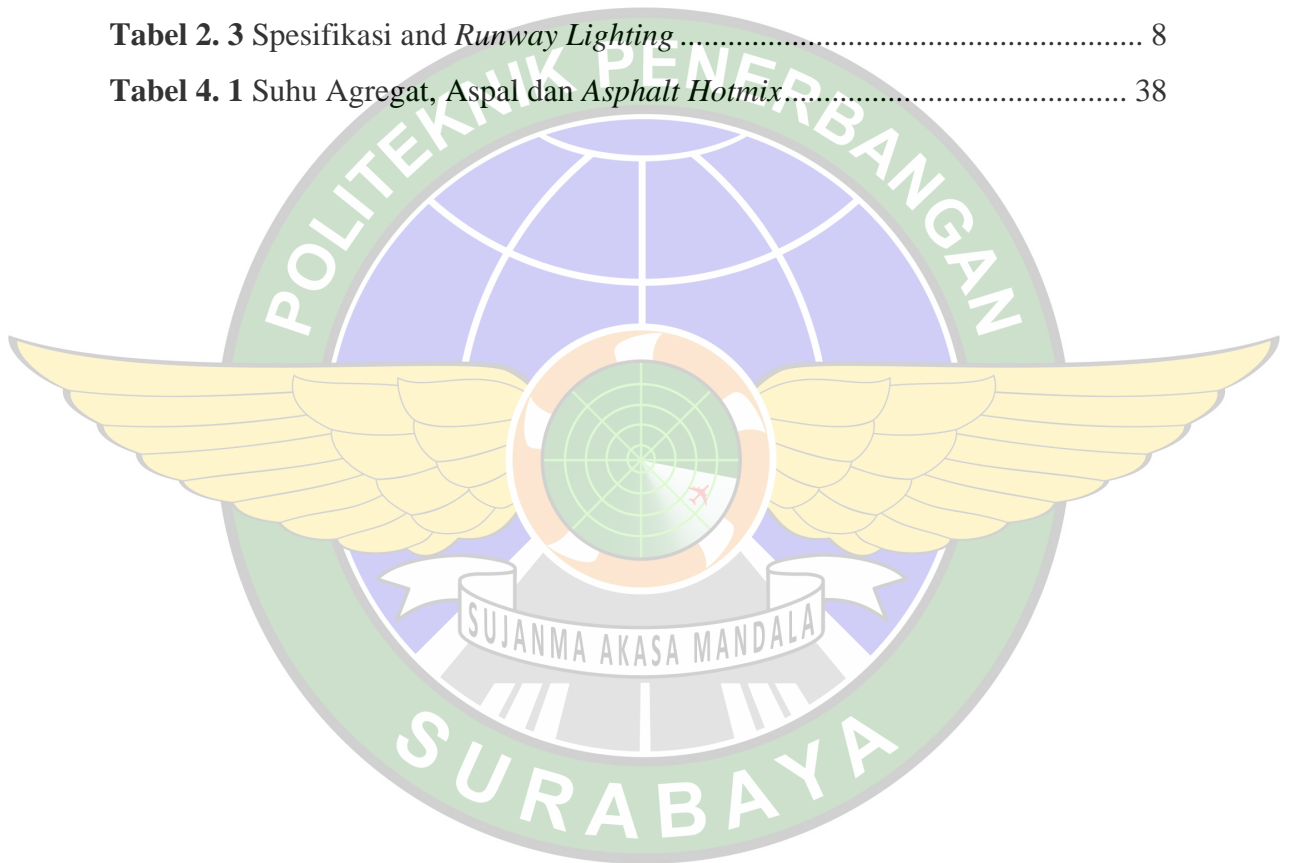
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Gambar Struktur Organisasi	9
Gambar 3. 1 Potongan Melintang Jalan Inspeksi	11
Gambar 3. 2 Lapisan Perkerasan Lentur	12
Gambar 4. 1 Tampak Atas Bandar Udara Rokot Sipora Dari Atas.....	17
Gambar 4. 2 Tampak Atas <i>Runway</i> Bandar Udara Rokot Sipora	18
Gambar 4. 3 Tampak Atas <i>Taxiway</i> Bandar Udara Rokot Sipora.....	19
Gambar 4. 4 Tampak Atas <i>Apron</i> Bandar Udara Rokot Sipora	20
Gambar 4. 5 Terminal Bandar Udara Rokot Sipora	21
Gambar 4. 6 Gedung Tata Usaha Bandar Udara Rokot Sipora.....	21
Gambar 4. 7 Gedung <i>Power House</i> Rokot Sipora.....	22
Gambar 4. 8 Gedung <i>Fire Station</i> Rokot Sipora	22
Gambar 4. 9 Lokasi <i>Pekerjaan Asphalt Trated Base (ATB)</i>	25
Gambar 4. 10 <i>Stockpile Agregat AMP</i>	27
Gambar 4. 11 <i>Coldbin Agregat AMP</i>	27
Gambar 4. 12 <i>Konveyor AMP</i>	28
Gambar 4. 13 <i>Dryer AMP</i>	28
Gambar 4. 14 <i>Hot elevator AMP</i>	29
Gambar 4. 15 <i>Screen AMP</i>	29
Gambar 4. 16 <i>Hotbin AMP</i>	30
Gambar 4. 17 Tangki Pemanas Aspal	30
Gambar 4. 18 <i>Mixer AMP</i>	31
Gambar 4. 19 Alat sprayer AMP	31
Gambar 4. 20 <i>Asphalt Finisher</i>	32
Gambar 4. 21 <i>Tandem Roller</i>	32
Gambar 4. 22 <i>Pneumatic Tire Roller</i>	33
Gambar 4. 23 <i>Dump Truck</i>	33
Gambar 4. 24 <i>Air Compressor</i>	34
Gambar 4. 25 Pembesihan Lapangan	34

Gambar 4. 26 <i>Aspal Prime coat</i>	35
Gambar 4. 27 Penghamparan Aspal	36
Gambar 4. 28 Pemadatan Menggunakan <i>Tandem Roller</i>	37
Gambar 4. 29 Pemadatan dengan <i>Pneumatic Tire Roller</i>	37
Gambar 4. 30 Pemadatan Kedua Menggunakan <i>Tandem Roller</i>	38
Gambar 4. 31 List Lokasi Kerusakan Drainase Fasilitas Sisi Darat.....	40
Gambar 4. 32 Cangkul.....	41
Gambar 4. 33 Sekop	41
Gambar 4. 34 Clurit/sabit	42
Gambar 4. 35 Gerobak Dorong	42
Gambar 4. 36 Kayu Perata.....	42
Gambar 4. 37 Kayu/Papan Bekisting	43
Gambar 4. 38 Pembersihan Sekitar Area Drainase	44
Gambar 4. 39 Area Yang Mengalami Kerusakan.....	44
Gambar 4. 40 Pembuatan Bekisting	44
Gambar 4. 41 Adonan Beton sesuai SNI No.03-6861.1-2002.....	45
Gambar 4. 42 Proses Pengecoran	45
Gambar 4. 43 Pembersihan Area Disekitar Lokasi	46
Gambar 4. 44 Pengecekan Lokasi	46

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	7
Tabel 2. 2 Data <i>Declared Distance</i>	8
Tabel 2. 3 Spesifikasi and <i>Runway Lighting</i>	8
Tabel 4. 1 Suhu Agregat, Aspal dan <i>Asphalt Hotmix</i>	38



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keberadaan Poltekbang Surabaya diawali dengan pemanfaatan aset Kantor Wilayah III Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Surabaya pada tahun 1989 dengan nama Pusdiklat Penerbangan Surabaya sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 1989 tentang Penyelenggaraan Pusat Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan Surabaya.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan, dibentuklah organisasi pendidikan dan pelatihan penerbangan bersama selain di Surabaya juga di Medan, Palembang, Makassar dan Jayapura, dengan tugas pokok dan fungsi menyelenggarakan diklat, operasional rutin dan membangun sarana dan prasarana.

Dalam perkembangannya sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 32 Tahun 2017 tanggal 8 Mei 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya, instansi kami berubah menjadi Politeknik Penerbangan Surabaya yang tugas pokoknya adalah menyelenggarakan pendidikan vokasi, penelitian, dan pengabdian masyarakat di bidang penerbangan.

Poltekbang sendiri mempunyai berbagai macam program studi salah satunya teknik bangunan dan landasan, Program Studi Teknik Bangunan Landasan ini telah menerapkan beberapa metode khusus untuk menciptakan sumber daya manusia yang berpotensi di bidang bangunan dan landasan bandar udara. Pada masa Pendidikan sendiri, program studi ini mempunyai berbagai macam cara untuk mendidik Taruna. Dengan teori, praktik lab, dan praktik lapangan (*On the job training I*).

On the job training I (OJT) atau praktek kerja lapangan di suatu Bandar Udara merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Para Taruna/I Teknik Bangunan dan Landasan melaksanakan OJT pertama pada semester ke-4 yang lebih terfokus pada Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara. Salah satunya di Bandar Udara Rokot-Sipora.

1.2 Manfaat dan Tujuan

1.2.1. Manfaat

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

1.2.2. Tujuan

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat di suatu bandar udara secara langsung,
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT).

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Singkat

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Rokot berada di wilayah Kabupaten Kepulauan Mentawai, Provinsi Sumatera Barat, yaitu pada koordinat 02° 05' 50" LS dan 099° 42' 14" BT.

Unit Penyelenggara Bandar Udara Rokot dibangun pada tahun 1980 dan dioperasikan pada tahun 1983 sebagai lapangan terbang perintis, kemudian pada tahun 1998 mengalami peningkatan klasifikasi menjadi Bandar Udara kelas V kemudian berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM.7 tahun 2008 Klasifikasi Bandar Udara Rokot ditingkatkan menjadi Bandar Udara kelas IV. Selanjutnya sejalan dengan penyesuaian struktur organisasi dan tata kerja pada akhir tahun 2014 kemudian Bandar Udara Rokot diubah namanya menjadi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara kelas III.

Sebagai Bandara Udara kecil yang berada di wilayah paling barat di Provinsi Sumatera Barat yang berbatasan langsung dengan Samudera Hindia atau zona ekonomi eksklusif tentunya bukan hanya mengemban tugas sebagai sarana transportasi udara semata tetapi secara teritorial sekaligus sebagai salah satu titik pertahanan strategis.

Selain itu ditinjau dari sisi geografis daerah Mentawai yang merupakan daerah rawan gempa, maka Unit Penyelenggara Bandar Udara Rokot merupakan fasilitas yang sangat penting untuk mendukung pelaksanaan evakuasi apabila terjadi bencana alam.

2.2 Data Umum Lokasi OJT

Banda Udara Rokot Sipora adalah bandar udara yang terletak di Pulau Sipora, Kabupaten Kep. Mentawai, Sumatera Barat dengan kode IATA: RKI dan kode ICAO: WIEB. Hingga saat ini maskapai yang beroperasi adalah maskapai Susi Air. Data umum Bandar Udara Rokot Sipora ditunjukkan pada aerodrome manual berikut.

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

Indikator lokasi bandar udara dan nama, berdasarkan aerodrome manual adalah sebagai berikut.

1. Indikator Lokasi : WIEB
2. Nama Bandar Udara : Unit Penyelenggara Bandar Udara
Rokot
3. Nama Kabupaten : Kepulauan Mentawai

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Data geografis dan data administrasi bandar udara, berdasarkan aerodrome manual adalah sebagai berikut.

1. Koordinator titik referensi (ARP) : 02° 05' 56" S
099° 42' 15" E
2. Arah dan Jarak Ke Kota : 282°, 25 Kilometer
3. Elevasi/Referensi Temperatur : 5ft / 35° C
4. Elevasi masing-masing *threshold* : 09 = 2230.0 M
27 = 2228.6 M
5. Nama Penyelenggara : Kantor UPBU Kelas III

2.2.3 Jam Operasional

Jam operasional, berdasarkan aerodrome manual adalah sebagai berikut.

1. Jam Operasi Bandar Udara : 00.00 – 07.00 UTC / 07.00 – 14.00 WIB
2. Administrasi Bandar Udara : Senin – Kamis (08.00 – 16.00)
Jumat (08.00 – 16.30)
3. Bea Cukai dan Imigrasi : NIL
4. Kesehatan dan Sanitasi : NIL
5. *Handling* : NIL
6. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam
7. Keterangan : NIL

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara, berdasarkan aerodrome manual adalah sebagai berikut.

1. Fasilitas kargo dan Handling : NIL
2. Bahan bakar/oli/tipe : NIL
3. Fasilitas Pengisian bahan bakar/Kapasitas : NIL
4. Ruang Hangar untuk Kunjungan Pesawat Udara : NIL
5. Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat Udara : NIL
6. Keterangan : NIL

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Fasilitas penumpang pesawat udara, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut.

1. Hotel : Tersedia (di Kota Tuapejat)
2. Restoran : Tersedia (di Kota Tuapejat)
3. Transportasi : NIL
4. Fasilitas Kesehatan : Tersedia (RSUD Mentawai)
5. Bank dan Kantor Pos : Tersedia (di Kota Tuapejat)
6. Kantor Pariwisata : Tersedia (di Kota Tuapejat)
7. Keterangan : NIL

2.2.6 PKP-PK

PKP-PK, berdasarkan aerodrome manual adalah sebagai berikut.

1. Kategori PKP – PK : Kategori III
2. Peralatan Penyelamatan : 1 unit *foam tender* type V
1 unit *rescue car* dengan 1 unit ambulan
1 personil lisensi *basic*
3 personil non lisensi

3. Ketersediaan Peralatan Pemindahan : NIL (Penyediaan pemindahan apabila terjadi pesawat udara yang rusak dapat menghubungi Bandar Udara Soekarno – Hatta)
4. Keterangan : NIL

2.2.7 Seasonal Availability Clearing

Seasonal availability clearing, berdasarkan aerodrome manual adalah sebagai berikut.

1. *Type of clearing Equipment* : NIL
2. *Clearance priority* : NIL
3. Keterangan : NIL

2.2.8 Apron, Taxiway, dan Check Location Data

Apron, taxiway, dan check location data, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut.

Apron

1. Permukaan : Aspal
2. Kekuatan : 5 F/C/Z/U
3. Dimensi : 60 x 40 m

Taxiway

1. Permukaan : Aspal
2. Kekuatan : 5 F/C/Z/U
3. Dimensi : 75 x 15 m

ACL Location and Elevation : NIL

VOR / INS Checkpoints : NIL

Keterangan : NIL

2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu

Petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol & rambu, berdasarkan aerodrome manual adalah sebagai berikut.

1. Penggunaan tanda identifikasi Pesawat udara : NIL
2. *Taxiway guide lines* : Tersedia
3. *Visual Docking / parking guidance system* untuk parkir pesawat udara (*Aircraft Stands System*) : NIL
4. Lampu *Runwa* dan *Taxiway* : NIL
5. *Stop Bars* : NIL

2.2.10 Karakteristik Fisik *Runway*

Karakteristik fisik *runway*, berdasarkan aerodrome manual dapat di lihat pada tabel 2.1.

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik *Runway*

<i>RWY Designation</i>	<i>True Bearing</i>	<i>Dimensi RWY</i>	Kekuatan (PCN) dan Permukaan Runway dan Stopway	<i>Koordinat Threshold</i>	<i>Elevasi Threshold & ketinggian elevasi dari TDZA</i>	<i>Slope of RWY -NR</i>	<i>SWY Dimension</i>	<i>CW Y Dimension</i>	<i>Strip Dimension</i>	<i>RE SA Dimension</i>	<i>Location and description of arresting system</i>	<i>OFZ</i>	<i>Keterangan</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
17	NIL	850 x 23	5 F/C/Z/U	03° 44' 21,3" S 137° 01' 45,3" E	2312,9M	17	NIL	NIL	878x76M	NIL	NIL	NIL	NIL
35	NIL	850 x 23	5 F/C/Z/U	03° 44' 23,7" S 137° 02' 04,5" E	2310,9M	35	NIL	NIL	878x76M	NIL	NIL	NIL	NIL

(Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Rokot Sipora, tahun 2023)

2.2.11 Declared Distance

Data *Declared Distance* berdasarkan aerodrome manual dapat di lihat pada tabel 2.2.

Tabel 2. 2 Data Declared Distance

RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
17	850	850	850	850
35	850	850	850	850

(Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Rokot Sipora, tahun 2023)

2.2.12 Approach and Runway Lighting

Spesifikasi *approach and runway lighting*, Berdasarkan aerodrome manual dapat di lihat pada tabel 2.3.

Tabel 2. 3 Spesifikasi and Runway Lighting

RWY Designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASI (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT LEN, spacing, colour, INST	RWY Edge LGT LEN, spacing colour INTST	RWY End LGT Colour WBAR	SWY LGT LEN Colour	Keterangan
17	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
35	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

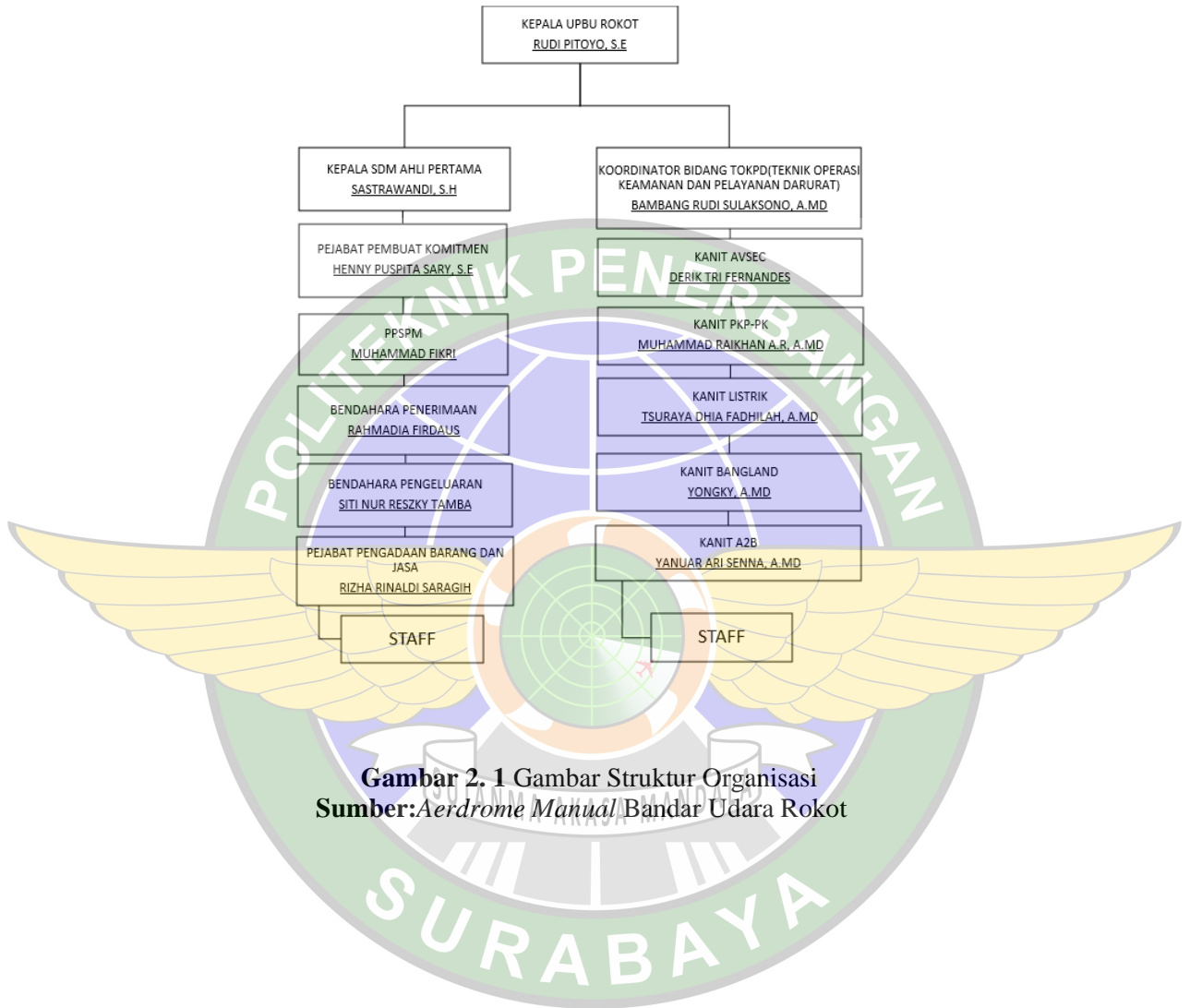
(Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Rokot Sipora, tahun 2023)

2.2.13 Other Lighting, Secondary Power Supply

1. *ABN / IBN Location, Characteristic and Hours Operation.* : NIL
2. *LDI Location and LGT Anemometer Location and LGT* : NIL
3. *TWY Edge and Centerline LGT* : NIL
4. *Secondary Power Supply / Switch Over Time* : 1 Unit 15 Kva dan 1 Unit 50 Kva / Automatic

2.3 Struktur Organisasi

Bandar Udara Rokot hingga saat ini di kepalai oleh Bapak Rudi Pitoyo, selebihnya dapat dilihat pada gambar 2.1.



Gambar 2. 1 Gambar Struktur Organisasi
Sumber: *Aerdrome Manual* Bandar Udara Rokot

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara KP 326 tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 bahwa, bandar udara merupakan area di daratan maupun perairan dengan batas-batas yang tertentu berguna sebagai tempat pesawat udara / *airplane* melakukan pendaratan dan lepas landas, masuk keluarnya penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra serta antar transportasi, yang didukung dengan fasilitas penunjang lainnya.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Bandar udara adalah tempat lapangan terbang yang diperuntukkan untuk pesawat udara melakukan lepas landas, transportasi penumpang maupun bongkar muat kargo dan pos, serta didukung dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai sarana perpindahan antarmoda transportasi. (Republik Indonesia, Tahun 2009).

Menurut Sandhyavitri (2005), bandar udara terbagi menjadi dua bagian yaitu:

- a. Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)
- b. Fasilitas Sisi Udara (*Air Side*)

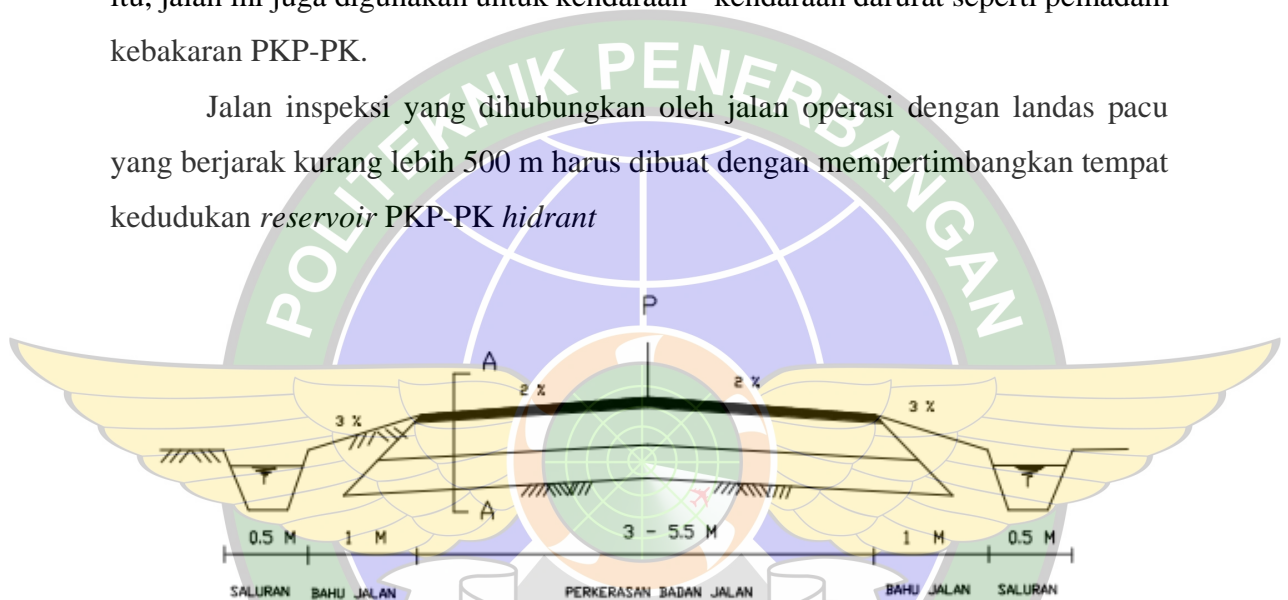
Fasilitas Sisi Udara dan Fasilitas Sisi Darat dihubungkan dengan area transisi yang disebut terminal. Fasilitas sisi darat merupakan area yang menunjang kegiatan penerbangan melalui bongkaran muatan, pemeliharaan dan penyediaan fasilitas penerbangan. Fasilitas termasuk dalam sisi darat meliputi pelataran terminal, jalan masuk dan parkir. Fasilitas Sisi Udara merupakan area pertemuan langsung dengan pergerakan pesawat udara. Fasilitas yang ada pada sisi udara termasuk meliputi:

- a. Landas Pacu (*Runway*)
- b. Landas Hubung (*Taxiway*)
- c. Pelataran Parkir Pesawat Udara (*Apron*)
- d. Jalan akses (*Accesroad*) ,Jalan inspeksi (*Checkroad*)

3.2 Jalan Inspeksi / *check road*

Jalan Inspeksi / *check road* dibangun sekeliling batas bandar udara dan digunakan untuk pemeriksaan fasilitas dasar bandar udara secara rutin, disamping itu, jalan ini juga digunakan untuk kendaraan - kendaraan darurat seperti pemadam kebakaran PKP-PK.

Jalan inspeksi yang dihubungkan oleh jalan operasi dengan landas pacu yang berjarak kurang lebih 500 m harus dibuat dengan mempertimbangkan tempat kedudukan *reservoir* PKP-PK *hidrant*



Gambar 3. 1 Potongan Melintang Jalan Inspeksi
Sumber (KP 94 Tahun 2015)

3.3 Deskripsi Jenis Perkerasan

Perkerasan adalah prasarana yang terbangun dari beberapa macam lapisan dengan mutu dan kemampuan dukung yang berbeda. Konstruksi perkerasan terdiri dari 2 jenis yaitu :

- a. *Flexible Pavement* / Perkerasan Lentur
- b. *Rigid Pavement* / Perkerasan Kaku

Perkerasan yang terbuat dari campuran aspal dengan agregat, dihampar di atas suatu permukaan material granular kekuatan tinggi disebut dengan perkerasan lentur / *flexible pavement*, sedangkan perkerasan yang terbuat dari slab-slab beton disebut dengan perkerasan kaku / *rigid pavement*.

Gabungan dari bagian konstruksi perkerasan yang berbeda dan lapis yang ditingkatkan kekuatannya (*stabilized layers*) menghasilkan konstruksi perkerasan

yang lengkap yang dapat diklasifikasikan sebagai variasi dari konstruksi lentur dan konstruksi kaku konvensional.

3.3.1 Perkerasan Lentur / *Flexible Pavement*

Perkerasan lentur merupakan sebuah perkerasan yang memiliki sifat elastis, maksudnya ialah perkerasan akan melendut saat diberi beban yang bekerja di atasnya. (Sni-1732-1989-F,2011)



Gambar 3. 2 Lapisan Perkerasan Lentur
Sumber: SNI 1732-1989-F

Konstruksi perkerasan lentur menanggung beban berdasarkan batasan dari beban, bukan berdasarkan dengan tegangan elastis. Konstruksi tersebut mengumpulkan beberapa macam lapisan material pilihan yang didesain untuk 20 memindahkan beban dari permukaan atas konstruksi perkerasan menuju ke lapisan dibawahnya. Adapun struktur perkerasan lentur tersusun sebagai berikut :

1. Lapis tanah dasar (*Sub Grade Course*)

Lapis tanah dasar / *subgrade* merupakan suatu lapisan tanah yang dipadatkan yang membentuk pondasi dari sebuah sistem struktur.

2. Lapis pondasi bawah (*Subbase Course*)

Lapisan ini diperuntukkan pada wilayah dimana lapisan tanah dasar yang sangat lemah. Fungsi dari lapis pondasi bawah sama seperti lapis pondasi atas. Persyaratan material lapisan pondasi bawah tidak setegas dibandingkan lapis pondasi atas dikarenakan lapisan pondasi bawah dimaksudkan untuk menanggung tegangan yang lebih kecil.

3. Lapis pondasi atas (*Base Course*)

Lapis pondasi atas berfungsi sebagai kumpulan struktur yang pokok dari sebuah konstruksi perkerasan lentur. Lapisan ini meneruskan beban pesawat menuju ke lapisan pondasi bawah dan juga ke tanah dasar (*subgrade*). Lapisan pondasi atas

perlu mempunyai mutu dan ketebalan yang muat untuk mencegah kegagalan atau rusaknya lapisan pondasi bawah maupun tanah dasar, menopang tegangan yang dihasilkan oleh lapisan pondasi atas, menopang beban *vertikal* yang cenderung menimbulkan menurunnya lapis permukaan, mengatasi berubahnya volume yang ditimbulkan karena fluktuasi kadar air.

4. Lapis permukaan (*Surface Course*)

Lapis permukaan merupakan campuran berbagai agregat terpilih yang terikat dengan aspal. Material yang dipergunakan di lapisan permukaan biasanya adalah aspal beton atau aspal *hotmix* (*Hot-Mix Asphalt*). Lapis ini mengatasi lapis pondasi dibawahnya masuknya air, mempersiapkan lapisan permukaan yang rata dengan terikat sempurna hingga terbebas oleh material lepas yang mungkin dapat membahayakan keselamatan penerbangan, menopang beban dari pesawat udara, dan menyediakan kekesatan sehingga menghindasi dampak buruk bagi roda pesawat. Dalam *Surface Course* terbagi menjadi 2 lapis aspal yaitu:

- a. ATB / *Asphalt Trated Base*
- b. AC-WC / *Asphalt Concrete Wearing Course*

3.3.2 *Asphalt Trated Base*

Asphalt Trated Base merupakan Lapis Aspal Beton Atas, terbagi atas campuran aspal dan berbagai fraksi yaitu fraksi agregat kasar maupun fraksi agregat halus serta bahan pengisi tertentu yang dipadatkan dalam kondisi panas dan peletakan berada pada pondasi atas. (KP 14 Tahun, 2021)

Beberapa hal yang perlu ditinjau dalam penentuan campuran ATB yaitu:

1. Mutu agregat.
2. Gradasi agregat.
3. Jenis aspal keras.

Sebelum dilaksanakan pengaspalan perlu dilaksanakan *Marshall test* untuk menentukan kadar aspal yang sesuai *Marshall test* merupakan cara dalam menentukan kadar aspal yang sesuai dengan kekuatan landas pacu, landas hubung, pelataran parkir pesawat udara. Adapun faktor-faktor yang wajib terkandung dalam asphalt treated base yaitu:

1. Stabilitas / *Stability*

Pengertian stability merupakan ketahanan lapisan keras ATB terhadap beban pesawat udara sehingga mengakibatkan perubahan bentuk yang relatif kecil.

2. Durabilitas / *Durability*

Durability merupakan kemampuan lapisan keras dalam menghadapi suhu yang tidak menentu, kekesatan yang berkurang yang disebabkan oleh gesekan roda pesawat dari iklim serta air.

3. Fleksibilitas / *Flexibility*

Flexibility diartikan sebagai ketahanan campuran dalam penyesuaian yang disebabkan lapisan pondasi yang bergerak dalam jangka waktu yang panjang, disamping itu memiliki ketahanan dalam mencegah terjadinya pecahan dalam pelenturan yang berulang.

4. Kekesatan / *Skid Resistance*

Skid Resistance merupakan ketahanan lapis permukaan (*Surface Course*) dalam mencegah adanya selip serta roda tergelincir.

5. Ketahanan Kelelahan / *Fatigal Resistance*

Fatigal Resistance merupakan kemampuan dari lapis aspal dalam mencegah terjadinya retak alur akibat mendapat pembebanan yang berulang.

6. Kemudahan Pengerjaan / *Workability*

Workability merupakan kemudahan dalam memperoleh hasil yang sesuai pada campuran yang dihampar kemudian dipadatkan.

7. Kekedapan Terhadap Air / *Permeability*

Dalam menghindari kerusakan pada campuran asphalt treated base diperlukan sifat yang tahan terhadap air.

3.4 Lapis Resap Pengikat Aspal (*Prime coat*)

Prime coat merupakan *Asphalt Cement 60/70* hasil dari tes *viskositas* yang campurannya sesuai. Dalam pelaksanaan menggunakan pressure distributor yang digunakan. Penggunaan aspal jenis lain ditentukan dari kesepakatan dengan izin Pejabat Pembuat Komitmen ataupun tim direksi teknis. Dalam kata lain, banyaknya asphalt disesuaikan dengan kondisi dari *base course*, dan banyaknya

kurang lebih 2kg/m² dan apabila terlalu pekat maka dapat diizinkan menggunakan bahan pengencer dengan takaran tertentu.

Lapisan *base course* dibersihkan terlebih dahulu sebelum penghamparan aspal maka terhindar dari bahan-bahan yang dapat mengganggu pengaspalan. Adapun metode penghamparan *Prime coat* yaitu, pembersihan yang dilakukan menggunakan alat *air compressor*. Penyemprotan *prime coat* dilakukan dengan rata menggunakan alat asphalt sprayer dan disesuaikan dengan kondisi base course dengan takaran kurang lebih 0,7 s.d 1,5 Liter/m² .

Sesudah pengaplikasian bahan aspal emulsi dan sebelum penghamparan lapisan aspal berikutnya, lapisan *prime coat* dibiarkan sampai mengering dan menguap dari lembab sampai 48 jam tanpa adanya gangguan agar menghasilkan permukaan lapisan yang sempurna dan terbebas dari kerusakan dan material pengganggu.

3.5 Drainase

Drainase merupakan serangkaian bangunan air yang berfungsi untuk mengurangi dan/atau membuang kelebihan air dari suatu lahan, sehingga lahan dapat difungsikan secara optimal. (Agustama Maha & Lukman, 2020)

Bandara harus mempunyai permukaan yang rata, operasional drainase bandara yang baik dengan stabilitas izin yang memadai sangat berpengaruh terhadap pergerakan pesawat pada kondisi musim yang berbeda. Perencanaan drainase yang baik sangatlah penting, karena berpengaruh langsung terhadap stabilitas dan penggunaan tanah, dimana jenis tanah dan keadaan drainase keduanya saling berkaitan. (FAA,1970)

3.5.1 Fungsi dan Tujuan Drainase Bandara

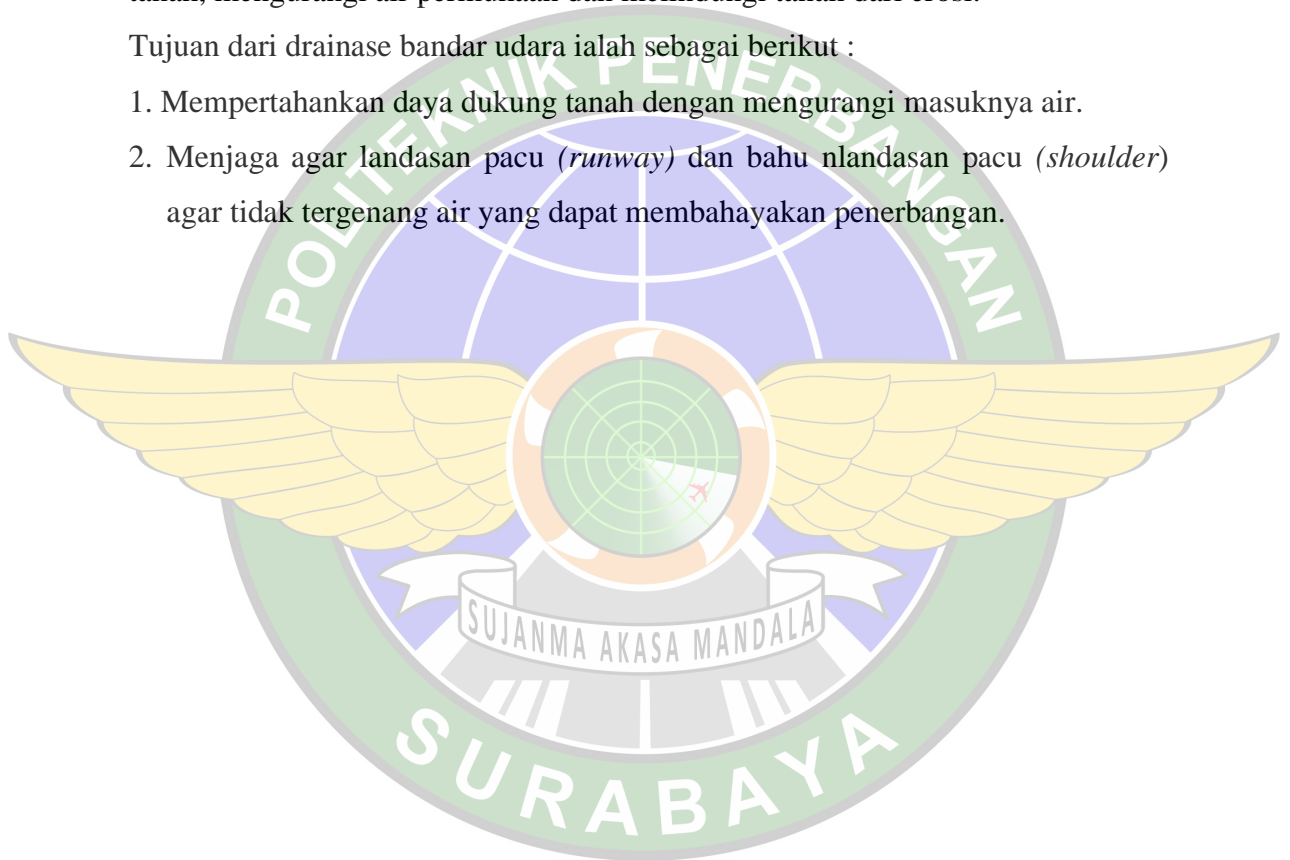
Menurut Dr. Ir. Suripin, M. Eng. (2004), fungsi sistem drainase bandar udara adalah sebagai berikut ini :

1. Mengalirkan air permukaan dan bawah tanah yang berasal dari lokasi di sekitar bandara.
2. Membuang air permukaan yang berasal dari bandara.
3. Membuang air bawah tanah yang berasal dari bandara.

Menurut FAA (*Federal Aviation Administration*, 1970), fungsi drainase bandara yaitu mengatur air yang mungkin mengganggu setiap aktivitas yang diperlukan untuk keselamatan dan efisiensi operasional bandara, mengumpulkan dan mengalirkan air permukaan dari tiap area, mengalirkan kelebihan air bawah tanah, mengurangi air permukaan dan melindungi tanah dari erosi.

Tujuan dari drainase bandar udara ialah sebagai berikut :

1. Mempertahankan daya dukung tanah dengan mengurangi masuknya air.
2. Menjaga agar landasan pacu (*runway*) dan bahu nlandasan pacu (*shoulder*) agar tidak tergenang air yang dapat membahayakan penerbangan.

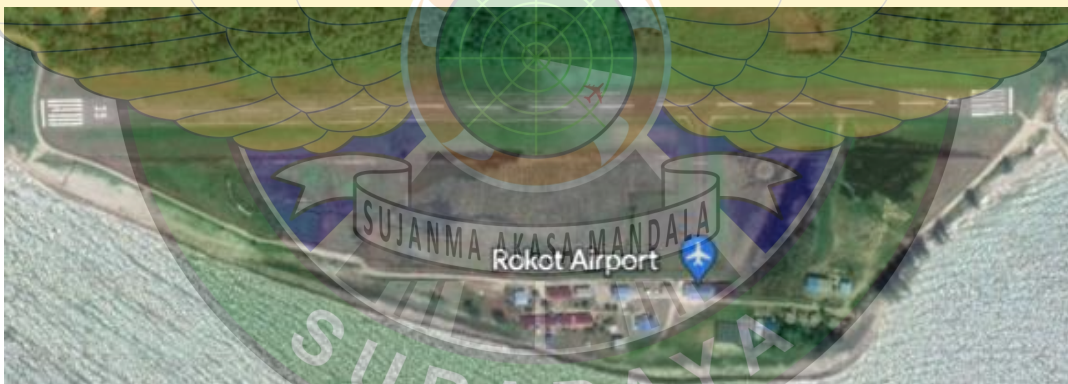


BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On The Job Training I* adalah di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Rokot Sipora. Pelaksanaan OJT ini berlangsung selama 5 bulan dari 4 April 2023 sampai dengan 31 Agustus 2023. Laporan ini disusun dengan memfokuskan hanya dalam lingkup Unit Bangunan dan Landasan. Penyusunan laporan ini peserta OJT fokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan (Bangland) tempat dimana taruna OJT di tempatkan selama pelaksanaan OJT berlangsung. Berikut merupakan gambaran lokasi OJT jika dilihat menggunakan goggle earth.



Gambar 4. 1 Tampak Atas Bandar Udara Rokot Sipora Dari Atas
(Sumber: Goggle Earth, Tahun 2023)

Pada praktiknya OJT yang dilakukan meliputi 2 lingkup daerah, antara lain :

- Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Rokot Sipora.
 - a. Runway
 - b. Taxiway
 - c. Apron
- Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara Rokot Sipora.
 - a. Terminal
 - b. Power House
 - c. PKP-PK
 - d. Tata usaha

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara yang berfungsi untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital dan harus selalu steril dari *Foreign Object Debrist* (FOD), serta seluruh aktivitas hewan yang dapat mengganggu aktivitas penerbangan.

Adapun fasilitas sisi udara yang tersedia pada Bandar Udara Rokot Sipora maupun Pengembangan Bandar Udara Mentawai sebagai berikut :

a. *Runway*

Landasan Pacu (*Runway*) adalah daerah persegi yang telah ditentukan di sebuah bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat. Berikut spesifikasi *runway* Bandar Udara Rokot Sipora

- Permukaan : *Asphalt*
- Strength : PCN 5 F/C/Y/T
- Dimensi : 850 x 23 m

Berikut tampak atas *runway* Bandar Udara Rokot Sipora :



Gambar 4. 2 Tampak Atas *Runway* Bandar Udara Rokot Sipora
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

b. *Taxiway*

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu. *Taxiway* adalah bagian di bandara yang berfungsi sebagai jalur perpindahan dari *runway* ke *apron*. Pada Bandar Udara

Rokot Sipora , ini memiliki 1 buah. Berikut spesifikasi *taxiway* Bandar Udara Rokot Sipora

- Permukaan : *Asphalt*
- Strength : PCN 5 F/C/Y/T
- Dimensi : 75 x 15m

Berikut tampak atas *taxiway* Bandar Udara Rokot Sipora :



Gambar 4.3 Tampak Atas *Taxiway* Bandar Udara Rokot Sipora
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

c. *Apron*

Apron adalah bagian dari bandara yang digunakan untuk area parkir pesawat, mengisi bahan bakar, kegiatan pemeliharaan pesawat, memuat serta menurunkan penumpang atau barang. Berikut spesifikasi *apron* Bandar Udara Rokot Sipora

- Permukaan : *Asphalt*
- Strength : PCN 5 F/C/Y/T
- Dimensi : 60 x 40 m

Berikut tampak atas *apron* Bandar Udara Rokot Sipora :



Gambar 4.4 Tampak Atas *Apron* Bandar Udara Rokot Sipora
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Fasilitas Sisi Darat adalah fasilitas yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada pada suatu bandar udara yang dirancang dan dikelola untuk mengakomodasikan pergerakan kendaraan darat penumpang dan angkutan kargo di kawasan bandar udara. Beberapa bagian bandar udara yang termasuk ke dalam kawasan sisi darat adalah sebagai berikut:

a. Terminal

Terminal Bandar Udara adalah sebuah bangunan di bandar udara sebagai penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara dan sebaliknya. Di tempat terminal, penumpang digunakan untuk membeli tiket, menitipkan bagasi, dan melakukan pemeriksaan keamanan. Selain itu dilengkapi pula fasilitas maupun sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Berikut adalah dokumentasi Terminal Bandar Udara Rokot Sipora.



Gambar 4. 5 Terminal Bandar Udara Rokot Sipora
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

b. Gedung Tata Usaha

Gedung tata usaha adalah gedung yang digunakan sebagai aktifitas administrasi Bandar Udara Rokot. Dalam gedung ini seluruh kegiatan operasional pegawai dilakukan Gedung ini terletak strategis pada area perkantoran Gedung tata usaha Bandar Udara Rokot dapat dilihat pada gambar dibawah.



Gambar 4. 6 Gedung Tata Usaha Bandar Udara Rokot Sipora
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

c. Gedung Power House

Gedung *Power House* (PH) adalah tempat atau ruang untuk instalasi listrik. Gedung *Power House* Bandar Udara Rokot dapat dilihat pada gambar gambar dibawah.



Gambar 4. 7 Gedung *Power House* Rokot Sipora
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

d. Gedung Fire Station

Gedung *Fire Station* adalah bangunan/gedung yang terletak di sisi udara yang lokasi penempatannya strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (*Response Time*) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK. Gedung PKP-PK Bandar Udara Rokot dapat dilihat pada gambar dibawah..



Gambar 4. 8 Gedung *Fire Station* Rokot Sipora
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

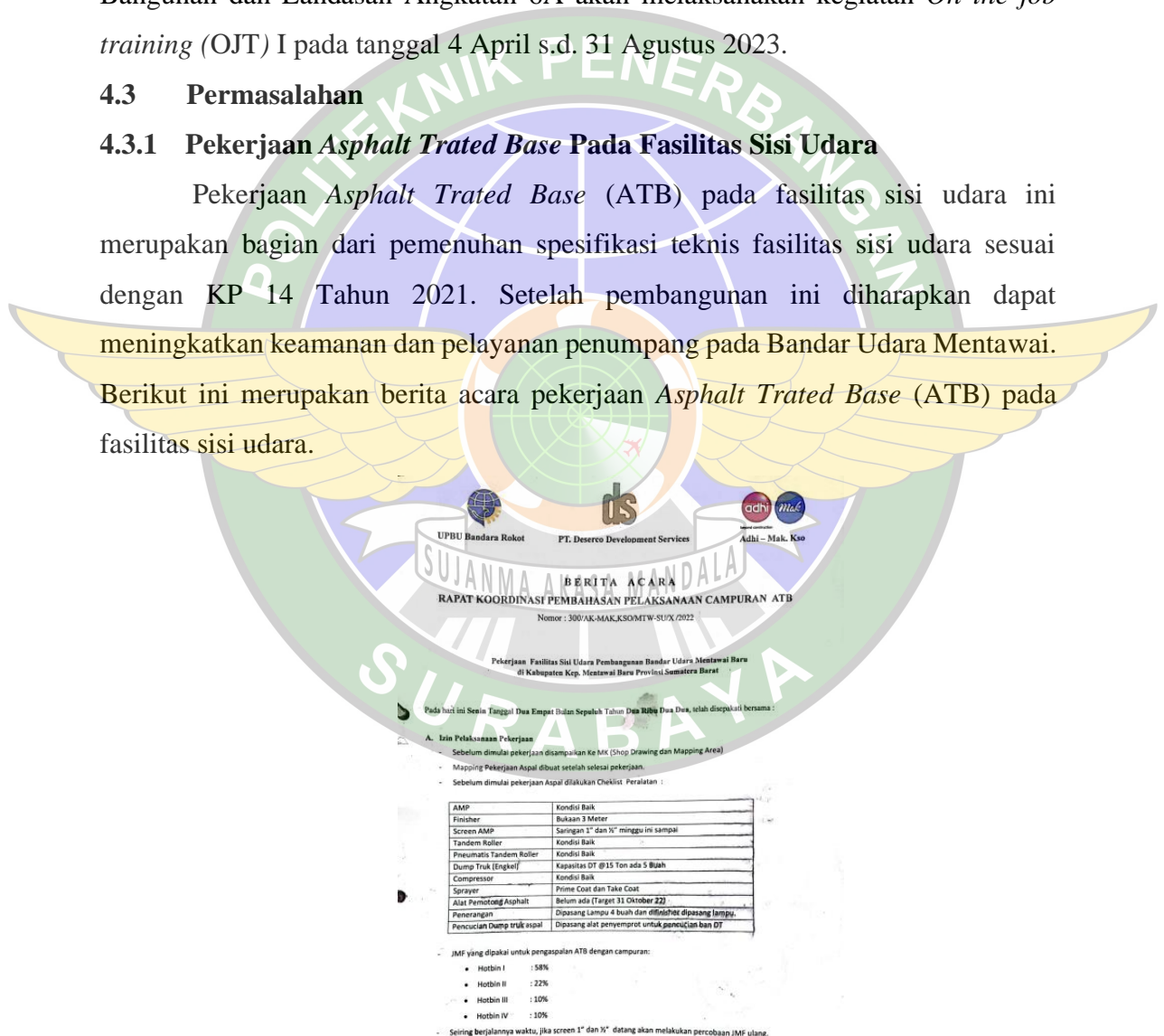
4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the job training*

Mendasari Surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM. 106/4/2/PPSDMPU-2023 tanggal 29 Maret 2023 perihal persetujuan Lokasi *On the job training* Taruna, disampaikan bahwa Taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 6A akan melaksanakan kegiatan *On the job training* (OJT) I pada tanggal 4 April s.d. 31 Agustus 2023.

4.3 Permasalahan

4.3.1 Pekerjaan *Asphalt Trated Base* Pada Fasilitas Sisi Udara

Pekerjaan *Asphalt Trated Base* (ATB) pada fasilitas sisi udara ini merupakan bagian dari pemenuhan spesifikasi teknis fasilitas sisi udara sesuai dengan KP 14 Tahun 2021. Setelah pembangunan ini diharapkan dapat meningkatkan keamanan dan pelayanan penumpang pada Bandar Udara Mentawai. Berikut ini merupakan berita acara pekerjaan *Asphalt Trated Base* (ATB) pada fasilitas sisi udara.

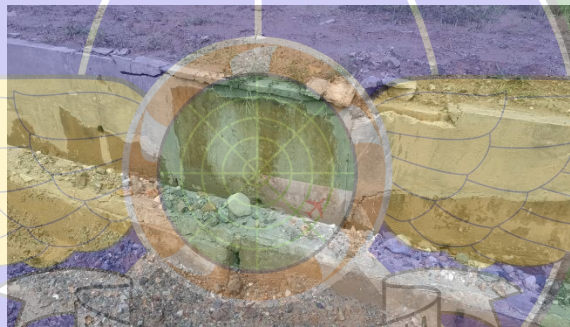


Gambar 4. 9 Berita Acara Pelaksanaan Pekerjaan Campuran ATB

(Sumber: Dokumentasi Konsultan, Tahun 2023)

4.3.2 Pemeliharaan Drainase Fasilitas Sisi Udara

Dalam pelaksanaan pemeliharaan drainase sisi darat yang dilakukan sering kali masalah yang ditemukan adalah perihal pengendapan pasir dan adanya saluran *u-ditch* yang mengalami kerusakan ataupun keropos, selain itu juga karena faktor rumput yang tinggi. Untuk itu guna menyelesaikan masalah yang selalu menjadi beban terutama dikala musim hujan, pihak Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Mentawai, memiliki rencana untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi seperti menambal bagian bagian *u-ditch* yang mengalami keropos atau kerusakan.



Gambar 4. 10 Kerusakan *U-ditch* Drainase Sisi Darat
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pekerjaan *Asphalt Trated Base* Pada Fasilitas Sisi Udara

Pekerjaan *Asphalt Trated Base* (ATB) pada fasilitas sisi udara ini merupakan bagian dari pemenuhan spesifikasi teknis fasilitas sisi udara sesuai dengan KP 14 Tahun 2021. Setelah pembangunan ini diharapkan dapat meningkatkan keamanan dan pelayanan penumpang pada Bandar Udara Mentawai.

A. Lokasi Pekerjaan *Asphalt Trated Base* (ATB) Pada Fasilitas Sisi Udara

Dalam pelaksanaan pekerjaan *Asphalt Trated Base* dilaksanakan pada lokasi seluruh area fasilitas sisi udara akan tetapi karya tulis disini hanya menyampaikan pekerjaan pada lokasi area jalan inspeksi



Gambar 4. 11 Lokasi Pekerjaan *Asphalt Trated Base* (ATB)
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

B. Tahap Persiapan

a. *Asphalt Trated Base* (ATB)

ATB merupakan salah satu jenis dan lapis perkerasan konstruksi perkerasan lentur yang tersusun dari Agregat Kasar, Agregat Halus, Filler dan Aspal yang dicampur dengan kondisi panas. ATB Termasuk Lapis Struktural dan salah satu dari jenis LASTON (Lapisan Aspal Beton). Karakteristik yang harus dimiliki suatu campuran ATB adalah :

1. *Stabilitas / Stability*

Pengertian stabilitas adalah ketahanan lapis keras untuk relatif kecil berubah bentuk yang diakibatkan oleh beban lalu lintas pesawat.

2. *Durabilitas / Durability*

Durabilitas adalah ketahanan lapis keras terhadap cuaca, air dan perubahan suhu ataupun keausan akibat gesekan roda pesawat. Sifat aspal dapat berubah karena *oksidasi* dan perubahan dari campuran yang disebabkan gaya air.

3. *Fleksibilitas / Flexibility*

Fleksibilitas didefinisikan sebagai kemampuan campuran untuk menyesuaikan terhadap Bergeraknya lapis pondasi dalam jangka panjang, disamping mempunyai kemampuan untuk melenturkan berulang tanpa terjadi pecah - pecah.

4. *Kekesatan / Skid Resistance*

Kekesatan adalah kemampuan lapisan permukaan (*Surface Course*) pada lapis perkerasan untuk mencegah terjadinya selip dan tergelincirnya roda.

5. *Ketahanan Kelelahan / Fatiqal Resistance*

Ketahanan kelelahan adalah ketahanan dari lapis aspal dalam menerima beban berulang tanpa terjadi kelelahan yang berupa alur (*Rutting*) dan retak.

6. Kemudahan Pengerjaan / *Workability*

Kemudahan pengerjaan adalah mudahnya suatu campuran untuk dihampar dan dipadatkan sehingga diperoleh hasil yang memenuhi kepadatan yang diharapkan.

7. Kekedapan Terhadap Air / *Permeability*

Campuran ATB memerlukan sifat kedap terhadap air agar tidak mudah terjadi oksidasi sehingga lapis perkerasan tidak cepat rusak

a. ***Trial Compaction***

Percobaan pemadatan ini bertujuan untuk mengetahui jumlah lintasan optimum agar tercapai nilai kepadatan serta rasio antara tebal hampar. Pada percobaan ini di dapat jumlah lintasan optimum yang akan digunakan oleh alat pemadatan aspal dengan jumlah lintasan optimum sebanyak 3 lintasan untuk *tandem roller* dan 18 lintasan untuk *pneumatic tire roller*. Untuk tebal hampar yang didapat pada pengujian ini adalah sebesar 7,2 cm dengan kepadatan 6 cm.

b. **Tahap Persiapan Pekerjaan**

Dari faktor cuaca dan kondisi lapangan campuran ATB tidak boleh dihampar pada permukaan yang basah. Penyedia Jasa harus melakukan pengujian apabila menurut Pengawas Pekerjaan maupun Direksi Teknis terdapat bagian yang tidak konsisten.

c. **Peralatan atau Mesin**

• ***Asphalt Mixing Plant (AMP)***

AMP yang digunakan untuk pekerjaan ini memiliki spesifikasi yang sudah sesuai dengan persyaratan untuk pelaksanaan pekerjaan penghamparan aspal ATB ini, seperti penimbangan elektronik, laboratorium serta tata penimbunan agregat di *stockpile* yang sesuai sehingga agregat dengan gradasi tertentu tidak tercampur dengan agregat lainnya.

Disini *Asphalt Mixing Plant* / AMP bertugas untuk memproduksi campuran aspal panas / *hotmix* sebagai bahan yang akan digunakan pada pekerjaan

penghamparan aspal pada jalan inspeksi yang menggunakan perkerasan lentur. Adapun bagian-bagian utama pada sistem kerja AMP yaitu:

2. *Stockpile*

Stockpile disini merupakan tempat penyimpanan bahan-bahan dasar pembuatan aspal seperti agregat dan aspal.



Gambar 4. 12 Stockpile Agregat AMP
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

2. *Coldbin*

Coldbin terbagi menjadi 4 bin yang dimana tiap-tiap bin merupakan tempat penampungan agregat kasar maupun halus yang akan diproduksi menjadi campuran aspal. Keempat bin tersebut berisikan abu batu, batu medium, batu $\frac{1}{2}$ dan batu $\frac{2}{3}$.



Gambar 4. 13 Coldbin Agregat AMP
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

3. *Konveyor*

Konveyor berfungsi untuk menghantarkan bahan-bahan agregat menuju *dryer*.



Gambar 4. 14 Konveyor AMP
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

4. *Dryer*

Agregat-agregat yang hantarkan menggunakan *konfeyor* akan diarahkan menuju *dryer* agar dilakukan pembakaran. Agregat untuk *hotmix* harus dipanaskan dan kering. Suhu maksimum dan tingkat pemanasan sedemikian rupa sehingga tidak menyebabkan kerusakan pada agregatnya. Suhu agregat dan *filler* tidak boleh melebihi 180°C (356°F) ketika dicampur dengan aspal.



Gambar 4. 15 Dryer AMP
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

5. *Hot Elevator*

Setelah agregat dan *filler* dipanaskan selanjutnya agregat tersebut akan diangkat menuju *screen* menggunakan *hot elevator*.



Gambar 4. 16 *Hot elevator AMP*
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

6. *Screen*

Pada tahap *screen* agregat panas akan disaring sesuai ukurannya masing masing.



Gambar 4. 17 *Screen AMP*
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

7. *Hotbin*

Agregat yang telah melewati saringan yang terdapat pada *screen* akan tertampung didalam hotbin sebagai agregat atau *filler* panas mentah yang siap untuk dicampurkan dengan aspal panas.



Gambar 4. 18 Hotbin AMP
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

8. Tangki Pemanas Aspal

Aspal harus dipanaskan sedemikian rupa sehingga terhindar dari panas yang berlebihan (*overheating*), aspal yang tidak merata dan dapat memasok aspal terus menerus kedalam *mixer* pada suhu yang seragam. Suhu aspal penetrasi 60/70 yang dipasok ke *mixer* harus cukup untuk memberikan viskositas (kekentalan) yang diinginkan untuk menyelimuti lapisan partikel agregat, tetapi tidak boleh melebihi 325°F (160°C) ketika dicampurkan ke agregat.



Gambar 4. 19 Tangki Pemanas Aspal
(sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

9. *Mixer*

Agregat dan aspal ditimbang atau diukur dimasukkan ke dalam *mixer* dalam jumlah yang sesuai dengan JMF. Campuran material tersebut di campur sampai agregat terselimuti aspal dengan merata. Waktu pencampuran, berupa waktu tersingkat untuk memproduksi campuran yang sempurna, namun tidak kurang dari 25 detik untuk setiap produksi (*batch*) campuran. Dalam setiap *batch* bisa menghasilkan ± 2.8 ton *hotmix* dengan suhu 155°C. Waktu pencampuran ditetapkan

berdasarkan prosedur untuk menentukan persentase material yang terselimuti aspal dijelaskan di dalam ASTM D2489 untuk setiap AMP dan agregat yang digunakan.



Gambar 4. 20 Mixer AMP
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

- **Mesin-mesin dalam pelaksanaan pengaspalan**

1. *Asphalt Sprayer*

Asphalt sprayer merupakan alat yang digunakan untuk menyiramkan aspal *prime coat* pada permukaan *base course*. Alat ini memiliki perlengkapan yang dapat memanaskan dan mencampur material secara efektif sesuai dengan temperatur yang diperlukan.



Gambar 4. 21 Alat sprayer AMP
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

2. *Asphalt Finisher*

Asphalt finisher merupakan alat yang digunakan untuk menghamparkan campuran aspal. Alat penghampar ini mempunyai tenaga penggerak sendiri dan dilengkapi dengan *screed* atau *strike off*, *automatic level* dan alat pemanas. Alat ini harus dapat menghampar dan meratakan lapisan *hotmix* sesuai tebal, kemiringan dan kerataan yang ditentukan. *Asphalt Finisher* ini memiliki bukaan dengan lebar 3m.



Gambar 4. 22 Asphalt Finisher
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

3. *Tandem Roller*

Tandem roller merupakan alat yang digunakan untuk memadatkan lapisan aspal. Alat ini memiliki roda yang terbuat dari baja.



Gambar 4. 23 Tandem Roller
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

4. *Pneumatic Tire Roller*

Pneumatic tire roller merupakan alat yang digunakan untuk memadatkan lapisan aspal. Alat ini memiliki roda yang terbuat dari karet dengan susunan rodanya dibuat sedemikian rupa sehingga jalur yang dilewati jatuh diantara jalur-jalur roda belakang, dengan demikian gilasan dapat merata pada satu lintasan roller.



Gambar 4. 24 *Pneumatic Tire Roller*
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

5. Dump Truck

Dump truck berfungsi untuk mengangkut aspal *hotmix* yang akan dihamparkan. Dump truck ini memiliki penutup untuk campuran aspal yang sangat tebal untuk menjaga suhu campuran aspal agar tetap terjaga.



Gambar 4. 25 Dump Truck
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

6. Air Compressor

Air Compressor berfungsi untuk membersihkan lapisan permukaan aspal dari serpihan-serpihan atau FOD yang masih mengotori permukaan sebelum disiram dengan aspal *prime coat* dan setelah pekerjaan selesai.



Gambar 4. 26 Air Compressor
(sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

C. Tahap Pelaksanaan

1. Persiapan Pekerjaan

Sebelum pekerjaan dimulai dilakukan persiapan dengan menyiapkan genset, lampu jika pekerjaan dilakukan pada malam hari dan peralatan lainnya. Alat alat seperti air compressor, asphalt sprayer, tandem roller, pneumatic tired roller dan asphalt finisher dibawa ke lokasi pekerjaan.

2. Pembersihan Lapangan

Pembersihan bertujuan untuk mensterilkan lapangan dari material-material yang dapat menghambat berlangsungnya pekerjaan. Pembersihan disini menggunakan alat Air Compressor.

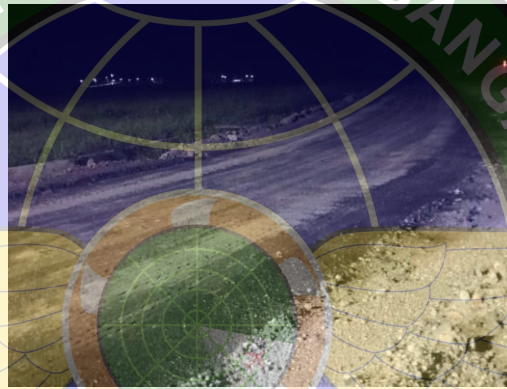


Gambar 4. 27 Pembersihan Lapangan
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

3. Penyiraman Aspal *Prime coat*

Aspal *prime coat* berfungsi sebagai pengikat antara lapis pondasi atas/base course dengan lapis permukaan/*surface course*. Aspal *prime coat*

disemprotkan ke lapisan yang akan dihampar oleh *hotmix*. Aspal *prime coat* akan disemprot menggunakan asphalt sprayer. Waktu setting *prime coat* selama ± 48 jam atau selama waktu yang diperpanjang/diperpendek tanpa diganggu untuk membiarkan *prime coat* tersebut mengering dan meresap. Adapun takaran dari *prime coat* yaitu ± 2 kg/m² yang ditentukan dari trial mix compaction dengan metode pengujian paper test. 53



Gambar 4. 28 Aspal *Prime coat*
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

4. Penghamparan Aspal

Pekerjaan penghamparan dengan asphalt finisher dilakukan setelah pekerjaan penyemprotan *prime coat* dilaksanakan. Asphalt finisher berfungsi untuk menghamparkan campuran aspal dan meratakan lapisannya. Ketinggian hamparan aspal dapat mencapai 7,2 cm dalam keadaan belum dipadatkan.

Pada asphalt finisher dilengkapi dengan sensor untuk menentukan ketebalan penghamparan. Asphalt finisher harus mempunyai tenaga penggerak sendiri dan mampu menghamparkan serta meratakan campuran aspal sesuai dengan tebal, kemiringan dan kerataan yang ditentukan.

Dalam pelaksanaan pengerjaannya, mesin asphalt finisher diiringi dengan dump truck. Dump truck ini memuat campuran aspal yang telah diolah di AMP (*Asphalt Mixing Plant*) sebelumnya. Dump truck akan berada di depan dan bergerak seirama dengan kecepatan kerja mesin asphalt finisher menyuplai campuran aspal yang digunakan untuk penghamparan. Faktor

suhu sangat berpengaruh dalam pekerjaan penghamparan, sehingga suhu campuran aspal sebelum dan sesudah dihampar perlu dicek dengan termometer.

Campuran aspal harus memiliki suhu tidak kurang dari 150°C sebelum dihampar dan suhu tidak kurang dari 135°C setelah dihampar. Pada 55 saat dilakukan pemadatan dengan mesin penggilas tandem roller suhu aspal tidak kurang dari 135°C dan pada saat pemadatan dengan mesin penggilas roda karet pneumatic tire roller suhu aspal minimum 120°C.



Gambar 4. 29 Penghamparan Aspal
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

5. Pemadatan Aspal

Pemadatan ini dilakukan sebanyak tiga tahap, yaitu:

a. Pemadatan dengan alat Tandem Roller

Tandem Roller merupakan alat pemadat dengan penggilas berupa roda baja. Tandem roller harus dalam keadaan baik, dapat bergerak ke arah depan dan belakang dengan kecepatan yang dapat diatur agar campuran aspal *hotmix* tidak bergerak (*dispavement*).

Pada tahap ini bertujuan untuk memadatkan hamparan *hotmix* yang telah digelar oleh asphalt finisher yang dimana tebal *hotmix* saat gembur yaitu 7,2 cm menjadi 6 cm yaitu tebal *hotmix* saat padat. Tandem roller akan berjalan diatas *hotmix* yang sudah dihampar oleh asphalt finisher sebanyak ± 2 lintasan optimum (pacing) dengan kecepatan tidak lebih dari 4 km/jam.



Gambar 4. 30 Pemadatan Menggunakan Tandem Roller
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

b. Pemadatan dengan alat Pneumatic Tire Roller

Pneumatic tired roller merupakan alat pemadat dengan penggilas berupa roda-roda ban karet yang dipompa (pneumatic). Susunan dari roda depan dan roda belakang selang-seling sehingga bagian yang tidak tergilas oleh roda bagian depan akan digilas oleh roda bagian belakangnya. Pneumatic Tired Roller akan berjalan diatas *hotmix* yang sudah dihampar oleh asphalt finisher dan sudah digilas oleh tandem roller sebanyak ± 16 lintasan optimum (pacing) dengan kecepatan tidak lebih dari 8 km/jam.



Gambar 4. 31 Pemadatan dengan Pneumatic Tire Roller
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

c. Pemadatan finishing dengan alat tandem roller

Setelah tahap pemadatan pertama dengan alat tandem roller dan kedua dengan alat pneumatic tire roller dilakukan selanjutnya dilakukan dengan tahap pemadatan ketiga dengan alat tandem roller. Pada tahap pemadatan bertujuan untuk merapikan

hasil pemadatan agar terhindar dari permukaan yang tidak rata atau bergelombang. Tandem roller akan berjalan diatas *hotmix* yang sudah dihampar oleh asphalt finisher sebanyak ± 1 lintasan optimum (pacing) dengan kecepatan tidak lebih dari 4 km/jam.



Gambar 4. 32 Pemadatan Kedua Menggunakan Tandem Roller
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

D. Tahap *Finishing*

- a. Setelah pekerjaan pengaspalan telah selesai maka lokasi yang telah diaspal dilakukan pengecekan apakah masih ada bagian yang belum padat atau masih berlubang, memastikan agar tidak adanya kerusakan.
- b. Pembersihan dilakukan menggunakan sapu lidi dan kompresor. Ketika telah dibersihkan dengan sapu lidi selanjutnya disemprot dengan kompresor.

E. Suhu Agregat, Aspal dan *Asphalt Hotmix*

Tabel 4. 1 Suhu Agregat, Aspal dan *Asphalt Hotmix*

No.	Tempat Pekerjaan	Material	Suhu	Keterangan
1	<i>Dryer</i>	Agregat	170 °C	Agregat dipanaskan dan dikeringkan
2	<i>Ketel asphalt</i>	Aspal	160 °C	Aspal dipanaskan
3	<i>Mixer</i>	Agregat dan aspal	160 °C	Agregat panas dan aspal panas dicampur

4	<i>Dumptruck</i> saat di <i>AMP</i>	<i>Asphalt</i> <i>hotmix</i>	155 °C	<i>Asphalt hotmix</i> turun dan <i>mixer</i> ke <i>dumptruck</i>
5	<i>Dumptruck</i> saat dilapangan	<i>Asphalt</i> <i>hotmix</i>	150 °C	Penurunan suhu <i>asphalt hotmix</i> dikarenakan perjalanan <i>dumptruck</i> dari amp ke lokasi pekerjaan dengan jarak ±500 meter
6	<i>Asphalt finisher</i>	<i>Asphalt</i> <i>hotmix</i>	150 °C	<i>Asphalt hotmix</i> telah turun dari <i>dumptruck</i> ke <i>asphalt finisher</i>
7	Penghamparan	<i>Asphalt</i> <i>hotmix</i>	135 -150 °C	<i>Asphalt hotmix</i> telah dihampar dengan <i>asphalt</i> <i>finisher</i>
8	Pemadatan 1	<i>Asphalt</i> <i>hotmix</i>	135 °C	Pemadatan dengan alat <i>tandem roller</i>
9	Pemadatan 2	<i>Asphalt</i> <i>hotmix</i>	122 °C	Pemadatan dengan alat <i>pneumatic tire</i> <i>roller</i>
10	Pemadatan 3	<i>Asphalt</i> <i>hotmix</i>	122 °C	Pemadatan dengan alat <i>tandem roller</i>

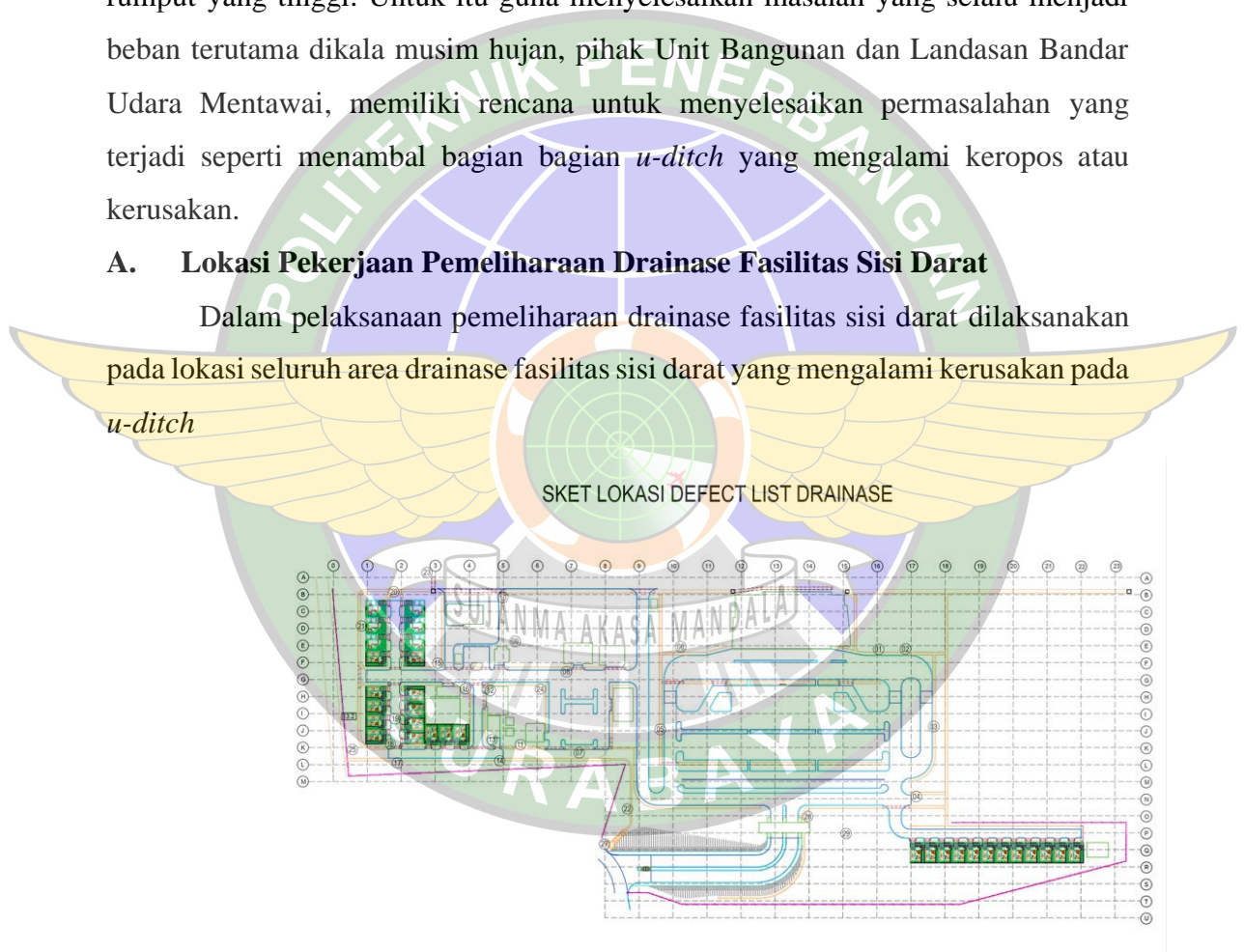
(Sumber: KP 14 Tahun 2021, Spesifikasi Teknis Faslitasi Sisi Udara)

4.4.2 Pekerjaan Pemeliharaan Drainase Fasilitas Sisi Darat

Dalam pelaksanaan pemeliharaan drainase sisi darat yang dilakukan sering kali masalah yang ditemukan adalah perihal pengendapan pasir dan adanya saluran *u-ditch* yang mengalami kerusakan ataupun keropos, selain itu juga karena faktor rumput yang tinggi. Untuk itu guna menyelesaikan masalah yang selalu menjadi beban terutama dikala musim hujan, pihak Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Mentawai, memiliki rencana untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi seperti menambal bagian bagian *u-ditch* yang mengalami keropos atau kerusakan.

A. Lokasi Pekerjaan Pemeliharaan Drainase Fasilitas Sisi Darat

Dalam pelaksanaan pemeliharaan drainase fasilitas sisi darat dilaksanakan pada lokasi seluruh area drainase fasilitas sisi darat yang mengalami kerusakan pada *u-ditch*



Gambar 4. 33 List Lokasi Kerusakan Drainase Fasilitas Sisi Darat
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

B. Tahap Persiapan

Dari faktor cuaca dan kondisi pemeliharaan sistem drainass tidak boleh dilaksanakan ketika cuaca sedang hujan maupun permukaan yang masih basah karena dapat mengurangi kekuatan tambalan pada *u-ditch*.

a. Peralatan dan bahan

Peralatan yang digunakan dalam kegiatan pemeliharaan antara lain:

1. Cangkul

Digunakan untuk mencampur pasir semen dan air untuk adonan beton.



Gambar 4. 34 Cangkul
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

2. Sekop

Selain menggunakan cangkul sekop juga diperlukan untuk mengambil pasir agar lebih mudah.



Gambar 4. 35 Sekop
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

3. Clurit/Sabit

Sebelum dilakukan perbaikan agar lebih mudah dan hasilnya lebih rapi perlu adanya pembersihan rumput di area tersebut menggunakan clurit/sabit.



Gambar 4. 36 Clurit/sabit
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

4. Gerobak dorong

Untuk pecampuran antara semen, pasir dan air lebih mudah menggunakan gerobak dorong karena dapat mempercepat perpindahan.



Gambar 4. 37 Gerobak Dorong
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

5. Kayu perata

Untuk mempermudah pemerataan beton yang telah tersiramkan pada area mal dapat menggunakan kayu perata agar permukaan u-ditch bisa merata dengan baik.



Gambar 4. 38 Kayu Perata
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

6. Kayu/Papan bekisting

Untuk memudahkan pengecoran pada cetakan beton dapat menggunakan papan bekisting yang



Gambar 4. 39 Kayu/Papan Bekisting
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

Material yang digunakan dalam kegiatan pekerjaan pemeliharaan drainase secara umum harus memenuhi ketentuan antara lain sebagai berikut:

1. Air

Air yang digunakan harus bersih bebas dari sejumlah asam yang merusak, alkali atau unsur organik.

2. Semen

Yang dipergunakan untuk pengerjaan pemeliharaan ini haruslah semen yang kering dan tidak membatu.

3. Pasir beton

Pasir beton yang digunakan harus bersih, tajam dan berbutir kasar tidak mengandung lumpur.

C. Tahap Pelaksanaan

1. Tentukan volume pekerjaan yang akan selesai pada hari itu.

2. Pembersihan area drainase yang akan di cor

Pembersihan bertujuan untuk mensterilkan lapangan dari material-material yang dapat menghambat berlangsungnya pekerjaan.



Gambar 4. 40 Pembersihan Sekitar Area Drainase
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

3. Bongkar beton yang kemungkinan masih bakal rusak

Ketika beton sudah terlihat mengalami kerusakan atau beberapa bagian sudah keropos karena air lebih baik langsung diperbaiki karena kerusakan tersebut dapat bertambah parah apabila terkena air hujan



Gambar 4. 41 Area Yang Mengalami Kerusakan
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

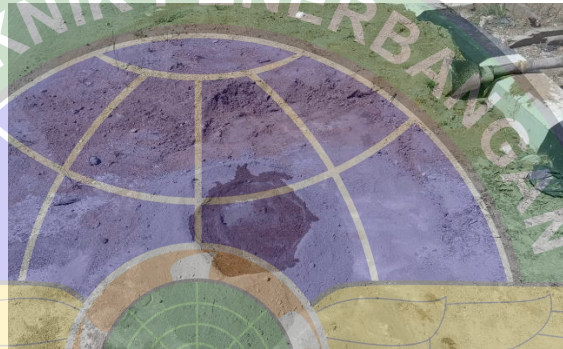
4. Buat bekisting beton sesuai dengan ukuran dan kebutuhan

Potong potong papan untuk pembuatan bekisting sebagai cetakan untuk memudahkan pengecoran pada bagian *u-ditch* yang rusak agar hasilnya rapi



Gambar 4. 42 Pembuatan Bekisting
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

5. Potong dan atur besi beton sesuai dengan ukuran dan kebutuhan
Apabila kerusakan dari *u-ditch* parah alangkah baiknya menggunakan besi agar *u-ditch* bisa lebih kuat
6. Lakukan pengadukan adonan beton sesuai persyaratan dan volume sesuai kebutuhan.
Bahan adukan dan perbandingnya sesuai SNI No.03-6861.1-2002.



Gambar 4. 43 Adonan Beton sesuai SNI No.03-6861.1-2002.
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

7. Lakukan perbaikan beton sesuai dengan ukuran dan kebutuhan
Kemudian masukan beton kedalam bekisting dan padatkan agar tidak ada rongga rongga antar beton dan *u-ditch* dapat terlihat rapi dan gunakan kayu perata untuk merapikan bagian atas *u-ditch* agar lebih rapi.



Gambar 4. 44 Proses Pengecoran
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

8. Ambil seluruh hasil bongkaran dan masukkan ke dalam gerobak/alat pengangkut
Ketika seluruh pekerjaan telah selesai rapikan seluruh peralatan dan jangan lupa untuk membuang seluruh hasil bongkaran agar tidak menutupi drainase yang dapat mengakibatkan penyubatan aliran air



Gambar 4. 45 Pembersihan Area Disekitar Lokasi
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

9. Buang seluruh hasil bongkaran ke luar lokasi pekerjaan atau ke tempat yang telah ditentukan.

D. Tahap Finishing

- a. Setelah pekerjaan pengecoran telah selesai maka lokasi yang telah dicor dilakukan pengecekan apakah masih ada bagian yang belum padat atau masih berlubang, memastikan agar tidak adanya kerusakan.



Gambar 4. 46 Pengecekan Lokasi
(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2023)

- b. Apabila sudah kering sempurna lepas seluruh mal/bekisting yang terpasang pada bagian yang telah dicor dan buang mal tersebut ke tempat yang jauh dari lokasi drainase agar tidak menyebabkan penyumbatan air

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Dari sisi tujuan dan peninjauan selama *on the job training* dan membuat laporan *on the job training* pada Pelaksanaan Pekerjaan *Asphalt Trated Base* (ATB) Pada Fasilitas Sisi Udara Dan Pemeliharaan Drainase Fasilitas Sisi Darat di Bandar Udara Mentawai, Kabupaten Kepulauan Mentawai, Sumatera Barat. Maka mencoba mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan permasalahan pertama dapat ditarik kesimpulan bahwa seluruh area jalan inspeksi telah terdapat lapisan *asphalt trated base* (ATB) dan kegiatan inspeksi dari unit Avsec, Bangland serta PKP-PK dapat menjangkau seluruh area yang berada di area tepi pagar parimeter.
2. Berdasarkan permasalahan kedua dapat ditarik kesimpulan bahwa seluruh area drainase yang mengalami kerusakan telah diperbaiki dengan baik dan lokasi yang mengalami kerusakan tersebut sekarang telah mengalirkan air dengan maksimal dan drainase bisa bisa bekerja dengan baik.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the job training*

Selama melaksanakan OJT lima bulan di Kantor UPBU Mentawai dapat melatih kita untuk bekerja sama secara profesional, menemukan solusi yang efisien saat menemukan masalah maupun perbedaan, sehingga dalam dunia kerja kedepannya dapat menjadi tenaga kerja yang handal dan telah berpengalaman

Dalam pelaksanaan *On the job training* memberikan banyak manfaat dan pengalaman yang didapatkan, seperti pentingnya koordinasi dengan tiap unit di Bandar Udara Mentawai.

Berdasarkan pengalaman selama melaksanakan *On the job training* (OJT) di Bandar Udara Rokot Sipora, dimana di tempatkan pada Unit Bangunan Landasan selama kurang lebih 1 semester mendapat banyak pengalaman dan pengetahuan baik yang menyangkut kegiatan di Bandar Udara Rokot Sipora maupun pengetahuan umum lainnya, maka dapat mengambil simpulan sebagai berikut:

1. *On the job training* (OJT) dapat meningkatkan ilmu dan wawasan Taruna/ i di dunia kerja,
2. Taruna/i dapat melatih di dunia kerja sesungguhnya sebagai sarana motivasi dan kreativitas individu,
3. Taruna/i dapat mengaplikasikan ilmu dan mendapatkan ilmu serta pengalaman di lokasi *On the job training* (OJT) dengan permasalahan yang baru,
4. Taruna/i dapat mengamati dan juga kritis pada suatu permasalahan di lokasi *On the job training* (OJT) dan dapat memecahkan serta mendapatkan solusi yang baik dari permasalahan tersebut,
5. Taruna/i dapat bersosialisasi dengan baik dan kerjasama sebagaimana memposisikan diri dalam anggota / pegawai dari suatu instansi kerja

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

1. Berdasarkan permasalahan pertama faktor kondisi di lapangan juga menentukan metode seperti apa dalam melakukan tindakan yang tepat dalam pelaksanaan pekerjaan perkerasan, maka perlu adanya perencanaan dan koordinasi yang tepat sebelum dilaksanakannya pekerjaan serta dalam Pelaksanaan pekerjaan *Asphalt Trated Base* / ATB dilaksanakan dikarenakan sebelum penghamparan lapis aus permukaan yaitu *Asphalt Concrete Wearing Course* / AC-WC maka didahulukan lapis ATB.
2. Berdasarkan permasalahan kedua factor kondisi cuaca dapat berpengaruh dalam pelaksanaan karena dapat menghambat pekerjaan yang akan dilaksanakan. Serta dalam pemeliharaan drainase ini campuran beton alangkah baiknya campuran betonya lebih diperhatikan karena sangat berpengaruh terhadap kekuatan beton serta kelancaran aliran air.

5.2.2 Saran Pelaksanaan *On the job training*

1. Perlunya membuat jadwal kegiatan harian agar para pegawai dan honor tidak kebingungan untuk melakukan pekerjaan harian,

2. Perlu Penyertaan SOP dan manual handbook pada tiap peralatan, sehingga memudahkan pengoperasian, dan mempermudah mencari solusi apabila terjadi permasalahan,
3. Disarankan agar Fasilitas Sisi Udara maupun Fasilitas Sisi Darat agar selalu di maintenance, selalu di awasi kondisi serta kelayakannya. Dan juga ditingkatkan semua Fasilitas Bandar Udara sehingga dapat memberikan pelayanan yang prima kepada semua jasa penerbangan. Dan dapat menerapkan 3S+1C (*Safety, Security, Service Compliance*)



DAFTAR PUSTAKA

Agustama Maha, F., & Lukman, A. (2020). Perencanaan Penampang Saluran Drainase Di Desa Tumpatan Nibung Batang Kuis Kabupaten Deli Serdang Sumatera Utara.

Airport Engineering Division AAS-, F. 150/5320-5D, *Airport Drainage Design*, August 15, 2013.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2021). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 14 Tahun 2021 Tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP 326 Tahun 2019 Tentang Standart Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standart CASR-Part 139*) Volume 1 Bandar Udara (*Aerodrome*).

Keputusan Menteri Perhubungan. (2015). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP/94/2015. "Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (*Pavement Management System*)". Jakarta.

Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Jakarta.

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2017). Pedoman Pelaksanaan *On the job training* Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan.: Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara.

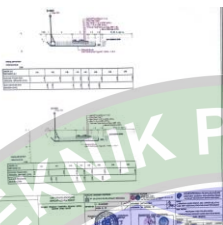
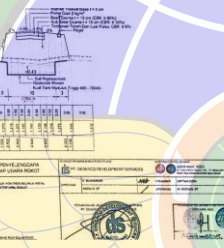

Direktorat Jenderal Bina Marga. (2018). Surat edaran Nomor : 02 /SE/Db/2018 " Spesifikasi Umum Bina Marga untuk pekerjaan Konstruksi jalan dan Spesifikasi Umum Bina Marga untuk pekerjaan Konstruksi jalan dan jembatan".




Standard Operating Procedure (SOP) Pemeliharaan Drainase Bandar Udara Rokot Sipora





Aerodrome Manual Bandar Udara Rokot Sipora



LAMPIRAN

No	Gambar	Keterangan																																																									
1		Gambar potongan melintang jalan inspeksi di sisi runway 14																																																									
2		Gambar potongan pekerasan jalan inspeksi sisi udara																																																									
3	<p style="text-align: center;">Tabel 3.14 Pengujian Mutu</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Pengujian</th> <th>Frekuensi Pengujian</th> <th>Keterangan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aspal: Aspal Berbentuk Drum (Bag)</td> <td>3 Y/Dari jumlah drum</td> <td>Digunakan pengujian sebagai UPTD</td> </tr> <tr> <td>Aspal Curah</td> <td>Selap 1/m² aspal</td> <td>Digunakan pengujian UPTD</td> </tr> <tr> <td>Jenis Pengujian aspal drum dan curah mencakup: Penetrasi dan Tilt Lembang</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Pengujian</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Frekuensi Pengujian</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Keterangan</td> </tr> <tr> <td>- Agregat sesuai dengan Los Angeles</td> <td>5000 m³</td> <td>Lab UPTD</td> </tr> <tr> <td>- Site Material Gradasi Agregat</td> <td>500 m³</td> <td>Lab Aspal AMP</td> </tr> <tr> <td>- Gradasi agregat dari penampang perahu (100, 500, 1000 mm)</td> <td>2000 m³ (mis. 2 pengujian perhari)</td> <td>Lab Aspal AMP</td> </tr> <tr> <td>- Nilai setara pasir (sand equivalent)</td> <td>250 m³</td> <td>Ditah UPTD</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Computer :</td> </tr> <tr> <td>- Suhu di AMP dan suhu saat sampai di lapangan</td> <td>Selap basah dan pengujian</td> <td>Termometer Air Lab AMP</td> </tr> <tr> <td>- Gradasi dan kadar aspal</td> <td>500 ton (mis. 2 pengujian per hari)</td> <td>Lab Aspal AMP</td> </tr> <tr> <td>- Kapasitas stabilitas, ketahanan Marshall</td> <td>100 ton (mis. 2 pengujian per hari)</td> <td>Lab Aspal AMP</td> </tr> <tr> <td>- Cuantifikasi Jangka dalam campuran pada 75 tambahan</td> <td>Selap 3000 ton</td> <td>Lab Aspal AMP</td> </tr> <tr> <td>- Rongga dalam campuran pada kepadatan minimal</td> <td>10000 m³ sampel cor drill per 1000 m²</td> <td>Lab Aspal AMP</td> </tr> <tr> <td>- Core Drill untuk uji ketebalan dan kepadatan</td> <td>Setiap Perbaikan/Perbaikan/Perbaikan</td> <td>UPTD/Lab AMP</td> </tr> <tr> <td>- Campuran Rancangan (Mix Design) Marshall</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>- Diambil Aspal AMP dan dituangkan pekerjaan hari ini 1 ming dari MK. - Laporan harian Aspal dan Data-data yang salah/selesai dilakukan pengujian langsung diberikan ke MK.</p> <p>D. Pekerjaan Prime Coat</p> <ol style="list-style-type: none"> Permukaan base course yang akan diberi prime coat harus dalam kondisi kering Pemukatan base course yang akan diberi prime coat harus dibersihkan dari debu dan kotoran dengan kompresor. Tidak dilakukan pelaksanaan penghamparan prime coat dalam kondisi hujan dan basah. Pengujian paper test dengan menggunakan kertas dan dilapisi pita/triplek dibawahnya dikasi penghamparan prime coat dan ditimbang dan ditukarkan oleh MK. Bahan prime coat yang digunakan berkisar +/- 2 kg/m² Sebelum digunakan prime coat harus diaduk sehingga campurannya merata Memperhatikan pembagian digital dan manual yang sudah dibalokasi dikasi penghamparan prime coat Pembuangan prime coat harus dilakukan dikasi penghamparan prime coat dan dikalikan MK Waktu setting Prime coat selama +/- 48 jam atau selama waktu yang diperpanjang/diperpendek tanpa diganggu untuk membentangkan prime coat tersebut mengering dengan berkoordinasi dengan MK. 	Pengujian	Frekuensi Pengujian	Keterangan	Aspal: Aspal Berbentuk Drum (Bag)	3 Y/Dari jumlah drum	Digunakan pengujian sebagai UPTD	Aspal Curah	Selap 1/m ² aspal	Digunakan pengujian UPTD	Jenis Pengujian aspal drum dan curah mencakup: Penetrasi dan Tilt Lembang			Pengujian			Frekuensi Pengujian			Keterangan			- Agregat sesuai dengan Los Angeles	5000 m ³	Lab UPTD	- Site Material Gradasi Agregat	500 m ³	Lab Aspal AMP	- Gradasi agregat dari penampang perahu (100, 500, 1000 mm)	2000 m ³ (mis. 2 pengujian perhari)	Lab Aspal AMP	- Nilai setara pasir (sand equivalent)	250 m ³	Ditah UPTD	Computer :			- Suhu di AMP dan suhu saat sampai di lapangan	Selap basah dan pengujian	Termometer Air Lab AMP	- Gradasi dan kadar aspal	500 ton (mis. 2 pengujian per hari)	Lab Aspal AMP	- Kapasitas stabilitas, ketahanan Marshall	100 ton (mis. 2 pengujian per hari)	Lab Aspal AMP	- Cuantifikasi Jangka dalam campuran pada 75 tambahan	Selap 3000 ton	Lab Aspal AMP	- Rongga dalam campuran pada kepadatan minimal	10000 m ³ sampel cor drill per 1000 m ²	Lab Aspal AMP	- Core Drill untuk uji ketebalan dan kepadatan	Setiap Perbaikan/Perbaikan/Perbaikan	UPTD/Lab AMP	- Campuran Rancangan (Mix Design) Marshall			Tabel pengendalian mutu dan pekerjaan prime coat
Pengujian	Frekuensi Pengujian	Keterangan																																																									
Aspal: Aspal Berbentuk Drum (Bag)	3 Y/Dari jumlah drum	Digunakan pengujian sebagai UPTD																																																									
Aspal Curah	Selap 1/m ² aspal	Digunakan pengujian UPTD																																																									
Jenis Pengujian aspal drum dan curah mencakup: Penetrasi dan Tilt Lembang																																																											
Pengujian																																																											
Frekuensi Pengujian																																																											
Keterangan																																																											
- Agregat sesuai dengan Los Angeles	5000 m ³	Lab UPTD																																																									
- Site Material Gradasi Agregat	500 m ³	Lab Aspal AMP																																																									
- Gradasi agregat dari penampang perahu (100, 500, 1000 mm)	2000 m ³ (mis. 2 pengujian perhari)	Lab Aspal AMP																																																									
- Nilai setara pasir (sand equivalent)	250 m ³	Ditah UPTD																																																									
Computer :																																																											
- Suhu di AMP dan suhu saat sampai di lapangan	Selap basah dan pengujian	Termometer Air Lab AMP																																																									
- Gradasi dan kadar aspal	500 ton (mis. 2 pengujian per hari)	Lab Aspal AMP																																																									
- Kapasitas stabilitas, ketahanan Marshall	100 ton (mis. 2 pengujian per hari)	Lab Aspal AMP																																																									
- Cuantifikasi Jangka dalam campuran pada 75 tambahan	Selap 3000 ton	Lab Aspal AMP																																																									
- Rongga dalam campuran pada kepadatan minimal	10000 m ³ sampel cor drill per 1000 m ²	Lab Aspal AMP																																																									
- Core Drill untuk uji ketebalan dan kepadatan	Setiap Perbaikan/Perbaikan/Perbaikan	UPTD/Lab AMP																																																									
- Campuran Rancangan (Mix Design) Marshall																																																											
4		Pekerjaan pengaspalan ATB di sisi runway 32																																																									

5		<p>Penghamparan ATB di sisi <i>runway</i> 32 pada malam hari</p>
6		<p>Pemindahan aspal dari dump truck ke aspal finisher</p>
7		<p>Pemerataan aspal oleh para pekerja setelah di hamparkan oleh aspal finisher</p>

8		Asphalt Mixing Plan
9		Pengawasan pekerjaan pemeliharaan drainase sisi darat
10		Foto kerusakan drainase
11		Pengawasan pekerjaan drainase sisi darat
12		Pemerataan aspal menggunakan tandem roller

		
13		Pemasangan mal pada drainase sisi darat
14		Pencampuran adonan untuk mengisi u- ditch drainase
15		Pemindahan aspal dari dump truck ke asphalt finisher






FORM KEGIATAN HARIAN OJT






Nama : Syahrul Zanuvar





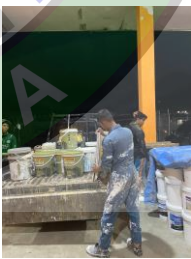



NIT : 30721022

PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha








Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Rokot Sipora










No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	4-April-23	<ul style="list-style-type: none"> Keberangkatan menuju Kota Padang Perkenalan pada Kantor TU Bandara Rokot Sipora di Kota Padang 		
2	5-April-23	<ul style="list-style-type: none"> Keberangkatan menuju Bandara Rokot Sipora 		
3	6-April-23	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi FSU penerbangan terjadwal Perkenalan pada pegawai Bandara Rokot Sipora Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai Pengaspalan runway pada Bandara Mentawai 		





No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
4	7-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
5	8-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengambilan sampel uji <i>core drill</i> pada <i>runway</i> Bandara Mentawai • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
6	9-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
7	10-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaspalan <i>runway</i> pada Bandara Mentawai • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
8	11-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai • Sosialisasi <i>Safety Management System</i> oleh pegawai PKP-PK 		
9	12-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
10	13-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
11	14-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai • Buka Puasa Bersama dengan pegawai Bandara Rokot Sipora 		
12	15-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
13	16-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
14	17-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
15	18-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Sosialisasi <i>Safety Management System</i> oleh pegawai PKP-PK • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai • Pengujian <i>marshall</i> aspal AC 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
		& ATB untuk <i>Apron & jalan GSE</i> Bandara Mentawai		
16	19-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan <i>charter</i> • Pengujian <i>marshall</i> aspal AC & ATB untuk <i>apron & jalan GSE</i> Bandara Mentawai (hasil pada hari 19 April 2023 tidak memenuhi persyaratan) • Pemasangan banner ucapan Idul Fitri pada Bandara Rokot Sipora & Bandara Mentawai 		
17	20-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
18	21-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur Hari Raya Idul Fitri 1444H 		
19	22-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur Hari Raya Idul Fitri 1444H 		
20	23-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur Hari Raya Idul Fitri 1444H 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
21	24-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
22	25-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Inspeksi FSD pasca peringatan dini tsunami 7.3 SR • Survei progress pembangunan FSD Bandara Mentawai 	 	
23	26-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal (pindah jadwal) • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai • Sosialisasi Safety Management System oleh pegawai PKP-PK 		
24	27-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan charter • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
25	28-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
26	29-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
27	30-April-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		

Supervisor



Achmad Ade Z. A. Md
NIP. 19990618 202203 1 011









FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Syahrul Zanuvar











NIT : 30721022






PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha

Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Rokot-Sipora







No	Hari/Tangga	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	1-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Libur hari buruh 		
2	2-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi penerbangan terjadwal FSU Pembersihan bekas segregasi di apron Bandara Rokot Sipora 		
3	3-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Pembersihan area kantor Bandara Mentawai 		
4	4-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi penerbangan terjadwal FSU Pengambilan dokumentasi progress pembangunan Bandara Mentawai 		
5	5-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Pengolahan data pengukuran elevasi tanah di runwaystrip di X Penentuan obstacle di area FSU di X 		

No	Hari/Tangga 1	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Super visor
6	6-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan data pengukuran elevasi tanah di runwaystrip di X 		
7	7-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan data pengukuran elevasi tanah di runwaystrip di X 		
8	8-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inventarisasi barang Unit Bangunan Landasan • Pemotongan rumput fasilitas sisi udara 		
9	9-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi penerbangan terjadwal FSU 		

No	Hari/Tangga 1	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Super visor
10	10-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Zoom meeting pembukaan <i>on the job training</i> Pengawasan proyek fasilitas sisi darat Bandara Mentawai 		
11	11-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal Pengawasan proyek fasilitas sisi darat Bandara Mentawai Pengawasan proyek pengaspalan jalan inspeksi Bandara Mentawai 		
12	12-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Pengawasan proyek pengaspalan jalan inspeksi Bandara Mentawai 		
13	13-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Libur 		
14	14-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Libur 		
15	15-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Pengawasan proyek fasilitas sisi darat Bandara Mentawai 		

No	Hari/Tangga 1	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Super visor
16	16-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi penerbangan terjadwal <i>FSU</i> • Survey letak benchsmart di Pelabuhan Sioban • Pengawasan proyek pengaspalan jalan inspeksi Bandara Mentawai 		
17	17-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inventarisasi barang Unit Bangunan dan Landasan • Pengawasan proyek pengaspalan jalan inspeksi Bandara Mentawai 		
18	18-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi penerbangan terjadwal <i>FSU</i> • Pengawasan proyek pengaspalan jalan inspeksi Bandara Mentawai 		
19	19-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi sisa material aspal yang jatuh di runway Bandara Rokot Sipora 		
20	20-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
21	21-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
22	22-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengawasan proyek fasilitas sisi darat Bandara Mentawai 		

No	Hari/Tangga 1	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Super visor
23	23-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi penerbangan terjadwal <i>FSU</i> Pengawasan proyek pengaspalan apron Bandara Mentawai 		
24	24-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Sosialisasi mengenai safety awareness oleh Direktorat Keamanan Penerbangan 		
25	25-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi penerbangan terjadwal <i>FSU</i> Inspeksi penerbangan <i>FSU charter</i> 		
26	26-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Penentuan obstacle menggunakan Theodolite Bandara Mentawai 		
27	27-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Penentuan obstacle menggunakan Theodolite Bandara Mentawai Pengukuran genangan di area fasilitas sisi darat Bandara Mentawai 		
28	28-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> Pengecoran tiang pemancar <i>wifi</i> Bandara Rokot Sipora Pengawasan proyek pengaspalan apron Bandara Mentawai 		

No	Hari/Tangga	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
29	29-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Survey koordinat obstacle pohon dan bukit Bandara Mentawai 		
30	30-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Defect List kerusakan di runway, apron, taxiway Bandara Mentawai Baru • Pengecekan dokumen proyek di kantor manajemen kontruksi 		
31	31-Mei-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		

Supervisor



Achmad Ade Z. A. Md
NIP. 19990618 202203 1 011

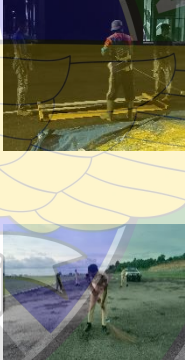






FORM KEGIATAN HARIAN OJT












Nama : Syahrul Zanuar












NIT : 30721022
















PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha

Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Rokot-Sipora



No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	1-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
2	2-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
3	3-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan & pengukuran marka FSU Bandara Mentawai 		
4	4-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
5	5-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi sisa material marking FSU Bandara Mentawai • Instalasi mobil foam tender Bandara Mentawai • Pengolahan data defect list FSU X • Pengukuran elevasi tanah di area runway strip dan RESA X • Inspeksi kerusakan di area FSU (apron, service area, jalan inspeksi, jalan akses, pagar parameter, drainase) • Survey dan pengolahan data defect list sisi darat (kanstin, jalan Kawasan X, drainase, terminal, kantin, poliklinik) 	   	
6	6-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Ikut serta verifikasi lapangan pada FSU&FSD X oleh Direktorat Bandar Udara dan Otoritas Bandar Udara 	 	
7	7-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Ikut serta verifikasi lapangan pada FSU&FSD X oleh Direktorat Bandar Udara dan Otoritas Bandar Udara • Pengawasan pelaksanaan test pit di Runway X • Pengawasan pemasangan pagar parameter X 	 	

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
8	8-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pengawasan pemasangan pagar parameter X 		
9	9-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan <i>charter</i> 		
10	10-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
11	11-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
12	12-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengawasan pemasangan pagar parameter X 		
13	13-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pengawasan pemasangan pagar parameter X 	 	
14	14-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan <i>charter</i> • Pengawasan pemasangan pagar parameter X 	 	

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
15	15-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal 		
16	16-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> Pengambilan dokumentasi fasilitas bandara 		
17	17-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> Libur 		
18	18-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> Libur 		
19	19-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> Pengukuran elevasi lampu PAPI 		
20	20-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal Rapat pembuatan SOP Unit Bangunan dan Landasan Pengukuran elevasi lampu PAPI 	 	
21	21-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> Pengawasan pemasangan pagar perimeter 		
22	22-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
		<ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan tanda lokasi perkerasan yang akan di <i>patching</i> 		
23	23-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan senam jum'at pagi • Pembersihan area runway strip 		
24	24-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
25	25-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
26	26-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pengambilan dokumentasi bangunan Gedung PKP-PK • Pemeriksaan pemasangan <i>kitchen set</i> 		
27	27-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pembersihan area runway strip 		
28	28-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Pembersihan area runway strip 		
29	29-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
30	30-Juni-23	<ul style="list-style-type: none"> Pelaksanaan senam jum'at pagi 		

Supervisor



Achmad Ade Z. A. Md
NIP. 19990618 202203 1 011











FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Syahrul Zanuvar

NIT : 30721022














PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha



Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Rokot-Sipora

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	1-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
2	2-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
3	3-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pengambilan dokumentasi direksi keet kontraktor 		
4	4-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Pelaksanaan sertifikasi bandara oleh Direktorat Bandar Udara 	 	
5	5-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pendampingan DBU dalam kunjungan area mentawai 		
6	6-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Rapat pembahasan SOP seluruh unit bandara 		

				
7	7-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pengambilan dokumentasi bangunan <i>power house</i> Bandara Mentawai Baru 		
8	8-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
9	9-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
10	10-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Rapat koordinasi transportasi dan destinasi Mentawai oleh Pemda, Resort dan Bandara 		
11	11-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pembuatan tanda center pada ujung Runway Bandara • Pelaksanaan verifikasi lapangan oleh Direktorat Navigasi Penerbangan 	 	
12	12-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan verifikasi lapangan oleh Direktorat Navigasi Penerbangan 		
13	13-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pengawasan <i>patching</i> jalan akses 	 	

14	14-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pembersihan FSD Bandara Mentawai 		
15	15-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
16	16-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
17	17-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan nomor pada parking stand Bandara Mentawai Baru 		
18	18-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Pembuatan nomor pada parking stand Bandara Mentawai Baru 		
19	19-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pengukuran ketinggian obstacle Bandara Mentawai Baru 		
20	20-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Pembuatan design set lokasi obstacle Bandara Mentawai Baru 	 	
21	21-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pengawasan pekerjaan perbaikan U-Ditch 		
22	22-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
23	23-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		

24	24-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan ulang marka <i>pasca</i> patching 		
25	25-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pengawasan pelaksanaan <i>cutting</i> beton pada jalan akses masuk Bandara 		
26	26-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan marka area parkir Bandara Mentawai Baru 		
27	27-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Inspeksi pemeliharaan pagar parameter 	 	
28	28-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecoran toilet disabilitas Bandara Mentawai 		
29	29-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
30	30-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		

31	31-Juli-2023	<ul style="list-style-type: none"> Pembahasan SOP Unit Bangunan dan Landasan 		
----	--------------	---	---	---

Supervisor



Achmad Ade Z. A. Md
NIP. 19990618 202203 1 011







FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Syahrul Zanuvar

NIT : 30721022

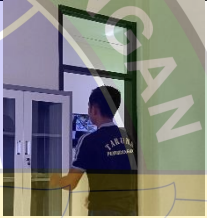




PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha

Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Rokot-Sipora

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	1-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pengukuran lahan 		
2	2-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pembersihan area FSD 		
3	3-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pembersihan area FSD • Pengukuran lahan 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
4	4-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pengambilan inventaris bandara di pelabuhan 		
5	5-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
6	6-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
7	7-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Marking dan pengecatan area FSD • Pengukuran elevasi PAPI 		
8	8-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi FSU penerbangan terjadwal • Marking dan pengecatan area FSD • Pembersihan obstacle • Pengukuran elevasi PAPI 		
9	9-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan kalibrasi Bandara Mentawai 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
10	10-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi <i>FSU</i> penerbangan terjadwal • Pembersihan area FSD 		
11	11-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pembersihan area FSD 		
12	12-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Libur 		
13	13-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Kunjungan Menteri Perhubungan ke Bandara Mentawai 		
14	14-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pembersihan area terminal 		
15	15-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Kegiatan jalan sehat kabupaten 		
16	16-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Marking dan pengecatan area FSD 		

No	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
17	17-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> Kegiatan upacara kemerdekaan di kantor Bupati Mentawai 		
18	18-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> Pengecekan dokumen bandara 		
19	19-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> Libur 		
20	20-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> Libur 		
21	21-Agustus-2023	<ul style="list-style-type: none"> Pelaksanaan Sidang OJT 		

Supervisor



Achmad Ade Z. A. Md
NIP. 19990618 202203 1 011